Husqvarna

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.
BMW GROUP
www.husqvarna-motorcycles.com

Part. n. 8000 H2122

Husqvarna recommends Castrol

WR 250 2010
WR 300 2010
WR 250 2010 USA
WR 300 2010 USA

Husqvarna

WR 250 2010
WR 300 2010
WR 250 2010 USA
WR 300 2010 USA

LIBRETTO USO
E MANUTENZIONE

OWNER'S MANUAL

LIVRET D'UTILISATION
ET D'ENTRETIEN

BETRIEBSANLEITUNG

MANUAL DE USO
Y MANTENIMIENTO

Husqvarna

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente manuale e si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei propri prodotti. Le illustrazioni riportate sono indicative e potrebbero non corrispondere esattamente al particolare trattato. É vietata la riproduzione anche parziale della presente pubblicazione senza autorizzazione scritta.

1a Edizione (06-09)

*To the best knowledge of **HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.** the material contained herein is accurate as of the date this pubblication was approved for printing. HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L. reserves the right to change specifications, equipment, or designs at any time without notice and without incurring obligation. Illustrations in this manual are merely for demonstration purposes and could not exactly match the detail described.No part of this manual can de reproduced without permission in writing of the copyright holder.*

1st Edition (06-09)

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L. décline toute résponsabilité pour erreurs évuntuelles commises pendant la rédaction du manuel et question et se réserve le droit d'apporter tous les perfectionnements nécessaires sans avis préalable. Les illustrations gravées dans ce manuel ne sont qu'à titre idicatif et pourraient ne pas correspondre au détail traité. Le copiage partiel ou totale de ce manuel sans autorisation écrite est strictement interdit.

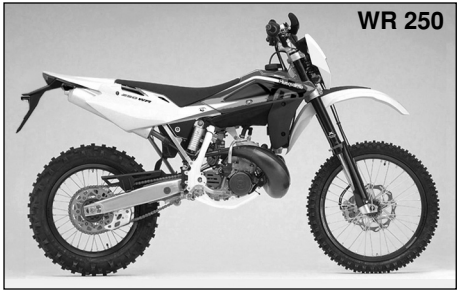
1ére édition (06-09)

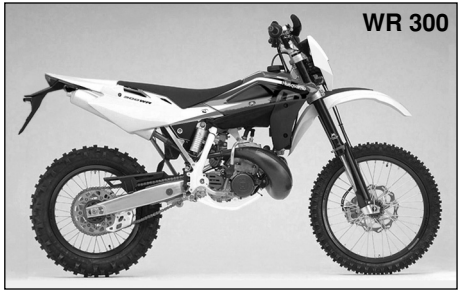
*Die **HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.** lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, welche bei der Zusammenstellung dieses Handbuches entstanden sein können und behält sich ferner das Recht vor, alles, was sich an Änderungen durch die Weiterentwicklung ihrer Produkte ergeben sollte, in diesem Hendbuch anzuführen. Die wiedergegebenen Darstellungen sind indikativ und Könnten nicht genau dem betreffenden Teil entsprechen. Die Reproduktion, auch teilweise, der vorliegenden Harausgabe ohne vorheriger schriftlicher Genehmigung ist untersagt.*

1. Auflage (06-09)

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L. no se responsabiliza por los errores debidos a la compilación del presente manual y se reserva el derecho de aportar toda modificación necesaria para el desarrollo evolutivo de sus productos. Las ilustraciones presentadas son indicativas y pueden no corresponderse exactamente con la pieza tratada. Se prohibe la reproducción, también parciel, de la presente publicación sin autorización por escrito.

1° Ediciòn (06-09)





WR 250 2010
WR 300 2010
WR 250 2010 USA (EN)
WR 300 2010 USA (EN)

CARATTERISTICHE - USO - MANUTENZIONE
SPECIFICATIONS - OPERATION - MAINTENANCE
CARACTERISTIQUES - UTILISATION - ENTRETIEN
MERKMALE - GEBRAUCH - WARTUNG
CARACTERISTICAS - USO - MANTENIMIENTO

Dove non diversamente specificato, i dati e le prescizioni si riferiscono a tutti i modelli.
Unless specified, data and presciption are referred to all the models.
Lorsque non différemment indiqué, les donneé et les instructions se réfèrent à tous les modèles.
Wo nicht anders ausdrücklich angegeben, beziehen sich die Daten und die Vorschriften auf alle Modelle.
Donde no especificado, los datos y resenas se refieren a todos los modelos.

PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica Husqvarna!
La Vostra nuova motocicletta Husqvarna é stata progettata e costruita per essere la migliore della sua categoria. Le istruzioni di questo manuale sono state preparate per fornire una guida semplice e chiara alla manutenzione del motociclo. Per ottenere da esso le migliori prestazioni, si raccomanda di seguire attentamente quanto riportato su questo manuale. In esso sono racchiuse le istruzioni per effettuare le necessarie operazioni di manutenzione. Le riparazioni o le manutenzioni più specifiche o di maggiore entità richiedono il lavoro di meccanici esperti e l'uso di apposite attrezzature. Il Vostro Concessionario Husqvarna ha i ricambi originali, l'esperienza e tutte le attrezzature necessarie per renderVi un ottimo servizio.

Ricordare infine che il "Manuale di uso e manutenzione" deve considerarsi parte integrante del motociclo e come tale rimanere allegato allo stesso anche in caso di rivendita.

Questo motociclo utilizza componenti progettati e realizzati grazie a sistemi e tecnologie d'avanguardia e sperimentati nelle competizioni.
Nelle motociclette da competizione ogni particolare é verificato dopo ogni gara al fine di garantire sempre le migliori prestazioni.
Per il corretto funzionamento del motociclo é necessario attenersi alla tabella di controllo e manutenzione riportata nell'appendice A.

AVVERTENZE IMPORTANTI

I modelli **WR** sono motocicli per impiego STRADALE (A POTENZA LIMITATA), garantiti esenti da difetti e coperti da garanzia legale, a condizione che VENGA MANTENUTA LA CONFIGURAZIONE DI SERIE e rispettata la tabella di manutenzione riportata nell'appendice A, pag 7.
Qualora i modelli **WR** venissero trasformati in motocicli DA COMPETIZIONE (A PIENA POTENZA), la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata nell'appendice A.

ENDURO

IMPORTANTE

Per il riconoscimento della garanzia farà da riferimento la CONFIGURAZIONE DEL VEICOLO, come descritto di seguito:

A) MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE: A POTENZA LIMITATA
B) MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA

Questo motociclo non è stato studiato per percorrere lunghi tragitti con il motore sempre al massimo dei giri come può avvenire in occasione di lunghi trasferimenti stradali o autostradali. Lunghi tragitti a pieno gas possono comportare gravi danni al motore. Questo motociclo non è stato progettato per uso urbano e non é dotato di elettroventola e termostato. Lunghe soste al semaforo con il motore acceso possono causare un surriscaldamento di quest'ultimo con l'ebollizione dell'acqua del radiatore. Questo motociclo presenta un assetto studiato per le competizioni e quindi garantisce il massimo delle prestazioni con il solo pilota.
Se ne sconsiglia pertanto l'uso, in fuoristrada o in pista, con il passeggero.

Per mantenere la "Garanzia di Funzionamento" del veicolo, il Cliente deve seguire il programma di manutenzione indicato sul libretto di uso e manutenzione eseguendo i tagliandi presso le officine autorizzate HUSQVARNA.
Il costo per la sostituzione dei pezzi e per la manodopera necessaria per rispettare il piano di manutenzione, è a carico del Cliente.
NOTA: la garanzia DECADE in caso di noleggio del motociclo.

Premessa importante

Leggere attentamente il presente manuale prestando particolare attenzione alle note precedute dalle seguenti avvertenze:

ATTENZIONE*: Indica la possibilità di subire gravi lesioni personali fino al rischio di decesso in caso di inosservanza delle istruzioni.
AVVERTENZA*: Indica la possibilità di subire lesioni personali o provocare danni al veicolo in caso di inosservanza delle istruzioni.
Nota*: Fornisce ulteriori utili informazioni.

Sostituzione dei particolari

In caso di sostituzione dei particolari, usare unicamente particolari ORIGINALI Husqvarna.

ATTENZIONE*: Dopo una caduta ispezionare attentamente il motociclo. Assicurarsi che il comando del gas, i freni, la frizione e tutti gli altri principali comandi e componenti non siano stati danneggiati. Guidare un motociclo danneggiato può provocare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: Non avviare o operare sul motociclo senza aver indossato un adeguato abbigliamento protettivo. Indossare sempre casco, stivali, guanti, occhiali protettivi ed altro abbigliamento appropriato.

ATTENZIONE*: Non avviare o guidare il motociclo se non si possiedono adeguate cognizioni unitamente ad ottime condizioni fisiche.

PRECAUZIONI PER I BAMBINI
ATTENZIONE
• Parcheggiare il veicolo dove non **possa essere facilmente urtato o danneggiato. Urti anche involontari possono provocare la caduta del veicolo con conseguente pericolo per le persone, in modo particolare per i bambini.**
• Per evitare cadute accidentali del veicolo, **non parcheggiarlo mai su terreno molle o irregolare né sull'asfalto reso rovente dal sole.**
• Poiché il motore e l'impianto di scarico **possono divenire molto caldi, parcheggiare la motocicletta in luoghi dove i pedoni o i bambini non possano facilmente toccarli.**

SOMMARIO Pag.

PRESENTAZIONE 2
AVVERTENZE IMPORTANTI 2
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE 5
DATI TECNICI 7
TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI 8
COMANDI 9
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO 16
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI/IMPIANTO ELETTRICO 51-56
DOTAZIONE 57
PARTI OPTIONAL 58-59
APPENDICE 60
OPERAZIONI DI PRECONSEGNA 63
INDICE ALFABETICO 64
MANUTENZIONE PERIODICA/REGOLAZIONI ..... APPENDICE A

Note

- Le indicazioni di destra e sinistra si riferiscono ai due lati del motociclo rispetto al senso di marcia.

- Z: n° denti
- A: Austria

AUS: Australia
B: Belgio
BR: Brasile
CDN: Canada
CH: Svizzera
D: Germania
E: Spagna
F: Francia
FIN: Finlandia
GB: Gran Bretagna
I: Italia
J: Giappone
USA: Stati Uniti d'America

- Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutte le Nazioni.

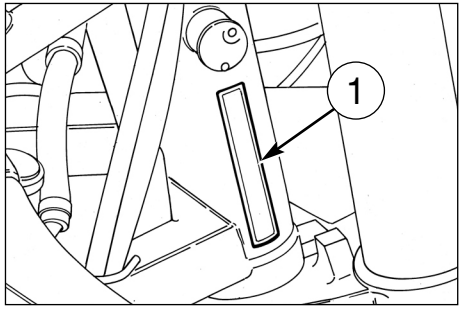
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

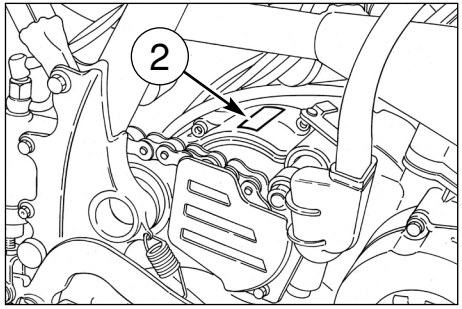
Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter motore, mentre il numero di matricola del motociclo è stampigliato sul tubo di sterzo del telaio. Riferite sempre, annotandolo anche sul presente libretto, **il numero stampigliato sul telaio** quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

NUMERO TELAIO

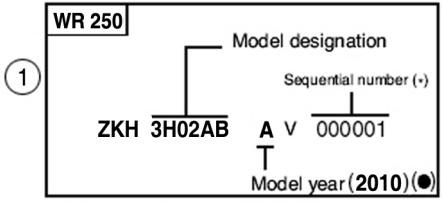
NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO

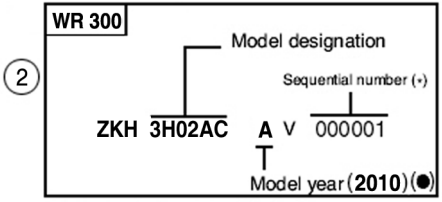
Il numero di serie composto da 17 caratteri si trova sul lato destro del cannotto di sterzo.





1. Matricola telaio
2. Matricola motore

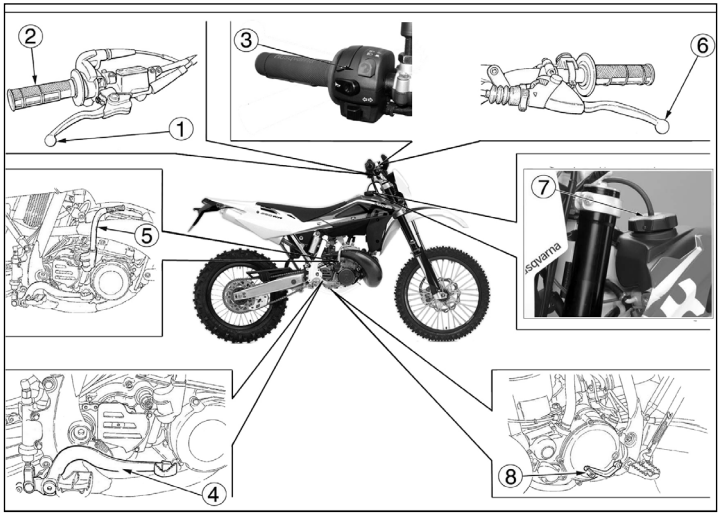


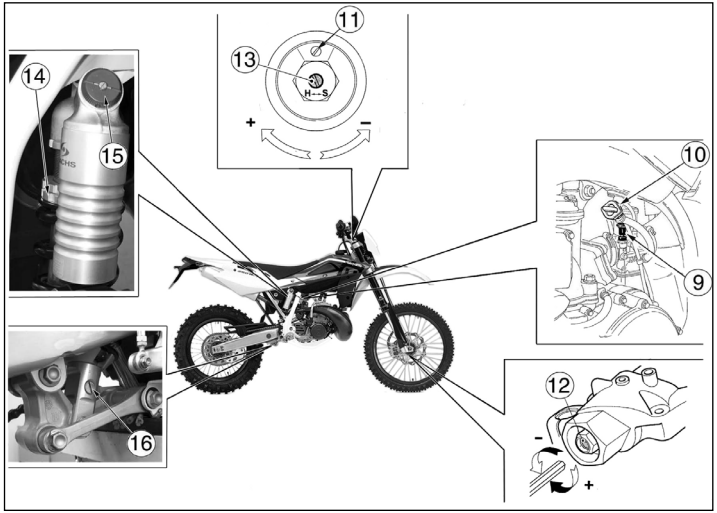


(•): N° progressivo
(●): Anno del modello

UBICAZIONE COMANDI

1- Leva comando freno anteriore
2- Manopola comando gas
3- Commutatore sinistro
4- Pedale comando freno posteriore
5- Pedale avviamento
6- Leva comando frizione
7- Tappo serbatoio carburante
8- Pedale comando cambio
9- Dispositivo starter (lato sinistro)
10- Rubinetto carburante
11- Vite scarico aria per stelo forcella
12- Registrazione compressione per stelo forcella
13- Registrazione estensione per stelo forcella
14- Registrazione precarico molla ammortizzatore
15- Registrazione compressione ammortizzatore (bassa ed alta velocità di ammortizzazione)
16- Registrazione estensione ammortizzatore





DATI TECNICI

MOTORE
Tipo ..... monocilindrico a 2 tempi
Raffreddamento ..... a liquido
Alesaggio (250) ..... mm 66,4
Alesaggio (300) ..... mm 72
Corsa ..... mm 72
Cilindrata (250) cm3 249,3
Cilindrata (300) cm3 293,1
Rapporto di compressione
(a luci chiuse) WR 250. ..... 8,4:1
(a luci chiuse) WR 300. ..... 6,9:1
Avviamento ..... a pedale

DISTRIBUZIONE
Tipo ..... valvola lamellare in aspirazione e valvola H.T.S. a comando meccanico sullo scarico

LUBRIFICAZIONE
Motore ..... miscela benzina-olio al 3% durante il rodaggio; al 2%, NON MENO, a rodaggio effettuato
Trasmissione primaria/cambio velocità ..... mediante l'olio contenuto nel basamento

ACCENSIONE
Tipo. ..... elettronica analogica a scarica capacitiva con anticipo variabile
Tipo candela ..... NGK BR8EG
Distanza elettrodi candela ..... 0,6 ÷ 0,7 mm

ALIMENTAZIONE
Tipo ..... Carburatore "Mikuni" TMX 38
Diametro diffusore ..... mm 38
Getto massimo 380
Getto minimo 17,5
Getto starter 50
Polverizzatore R-8 (914)
Galleggiante (n° 2) ..... g 6,1
Valvola gas. 5,0
Spillo conico ..... YC
Tacca fiss. spillo 2a
Vite aria aperta ..... giri 2

TRASMISSIONE PRIMARIA
Pignone motore- Corona frizione ..... Z 27- Z 69
Rapporto di trasmissione 2,555

FRIZIONE
Tipo ..... multidisco in bagno d'olio con comando meccanico

CAMBIO VELOCITÁ
Tipo ..... con ingranaggi sempre in presa
Rapporti di trasmissione
1a velocità ..... 2,142 (z 30/14)
2a velocità ..... 1,750 (z 28/16)
3a velocità ..... 1,437 (z 23/16)
4a velocità ..... 1,210 (z 23/19)
5a velocità ..... 1,053 (z 20/19)

TRASMISSIONE SECONDARIA
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota
(250) ..... Z 13- Z 48
(300). ..... Z 14- Z 50
Rapporto di trasmissione
(250). 3,692
(300). 3,571

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE
1a velocità (250) 20,220
1a velocità (300) 19,558
2a velocità (250) 16,513
2a velocità (300) 15,972
3a velocità (250) 13,564
3a velocità (300). 13,120
4a velocità (250) 11,422
4a velocità (300) 11,048
5a velocità (250) 9,932
5a velocità (300) 9,607

TELAIO
Tipo. ..... monotrave, in tubi a sezione circolare, in acciaio; telaietto posteriore in lega leggera.

SOSPENSIONE ANTERIORE
Tipo ..... forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato (regolabile in compressione ed estensione); steli ø 48 mm
Corsa sull'asse gambe ..... 300 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE
Tipo ..... progressiva con monoammortizzatore idraulico
Corsa ruota. ..... 320 mm

FRENO ANTERIORE
Tipo ..... a disco fisso Ø 260 mm del tipo "Wave" con comando idraulico e pinza flottante

FRENO POSTERIORE
Tipo ..... a disco flottante Ø220 mm con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI
Anteriore . . . . . TAKASAGO "Excel" in lega leggera: 1,6x21"
Posteriore . . . . . TAKASAGO "Excel" in lega leggera: 2,15x18"

PNEUMATICI
Anteriore . . . . . Michelin ENDURO COMP. 3 oppure Pirelli MT 83 Scorpion oppure Dunlop 54R-D907; 90/90x21"
Posteriore . . . . . Michelin ENDURO COMP. 3 oppure Pirelli MT 83 Scorpion oppure Dunlop 70R-D907; 140/80x18"

Pressione di gonfiaggio a freddo
(anteriore) (*) . . . . . 0,9÷1,0 Kg/cm2
(anteriore) (%) 1,1 Kg/cm2
pilota e passeggero
(posteriore) (*) . . . . . 0,8÷0,9 Kg/cm2
(posteriore) (%) 1,0 Kg/cm2

(*) In caso di impiego agonistico - (%) Uso stradale

DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ
Interasse . . . . . mm 1465
Lunghezza totale . . . . . mm 2230
Larghezza massima . . . . . mm 840
Altezza massima . . . . . mm 1310
Altezza sella . . . . . mm 975
Altezza minima da terra . . . . . mm 345
Peso in ordine di marcia, senza carburante . . . . . kg 103
Capacità serbatoio carburante, compresa una riserva di l 2 . . . . . l 9,5
Capacità circuito di raffreddamento . . . . . l 1,1÷1,3
Olio nel basamento . . . . . l 0,8

TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI
Olio lubrificazione motore CASTROL A747
Olio lubrificazione cambio, trasmissione primaria CASTROL POWER 1 RACING 10W-40
Liquido refrigerante motore CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Liquido impianti frenanti CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Liquido frizione CASTROL FORK OIL 10W
Lubrificazione a grasso CASTROL LM GREASE 2
Lubrificazione catena trasmissione secondaria CASTROL CHAIN LUBE RACING
Olio forcella anteriore KHL15-11
Olio ammortizzatore posteriore CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Protettivo contatti elettrici CASTROL METAL PARTS CLEANER
Turafalle per radiatori AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMANDI

RUBINETTO CARBURANTE

Il rubinetto (1) posto sulla sinistra del serbatoio consta di tre posizioni:
OFF - chiuso; non c'è uscita di carburante;
ON - aperto; il carburante esce dal flusso principale;
RES - riserva; il carburante esce dal flusso di riserva.
Qualora, durante la marcia, si dovessero riscontrare difficoltà di alimentazione porre la levetta del rubinetto in posizione RES. Dopo aver fatto rifornimento, riportare il rubinetto in posizione ON.

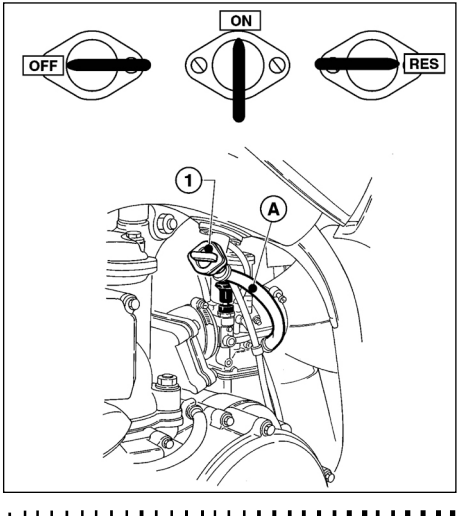
ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il motore caldo mentre si opera sul rubinetto carburante.

Il rubinetto incorpora un filtro; l'accumulo di sporcizia provoca una diminuizione del passaggio di carburante verso il carburatore. E' pertanto necessario effettuare la pulizia nel modo seguente:
1- Eliminare il carburante dal serbatoio, staccare la tubazione;
2- Rimuovere il rubinetto previo smontaggio delle viti di fissaggio.
Pulire il filtro a rete con solvente.
3- Rimontare il rubinetto operando inversamente rispetto allo smontaggio. Ruotare il rubinetto in posizione "ON" e verificare che non ci siano perdite.

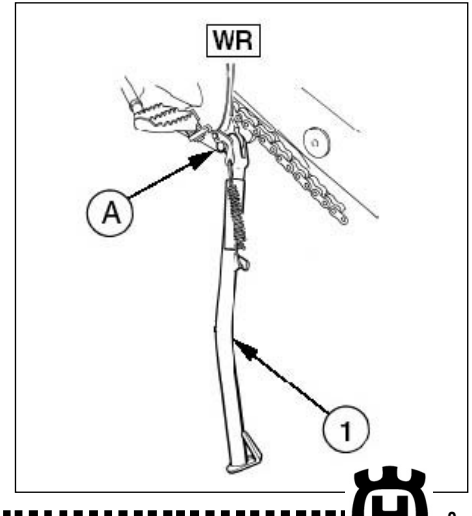
CAVALLETTO LATERALE
Ogni motociclo è fornito di un cavalletto laterale (1).

ATTENZIONE*: Il cavalletto è progettato per supportare il SOLO PESO DEL MOTOCICLO. Non sedersi sul veicolo utilizzando il cavalletto come supporto; potrebbero verificarsi delle rotture con conseguenti gravi lesioni personali.

Controllare periodicamente il cavalletto laterale (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); verificare che le molle non siano danneggiate e che il cavalletto si muova liberamente. Nel caso il cavalletto fosse rumoroso, lubrificare il perno (A) di fissaggio.



1. Rubinetto
A. Al carburatore



CARBURANTE

Il motociclo monta un motore a due tempi che richiede un'alimentazione di miscela benzina-olio. Il carburante consigliato è benzina SENZA PIOMBO a 98 ottani.

Nota*: Se il motore "batte in testa" utilizzare un'altra marca di benzina o un carburante con n° di ottani più elevato.

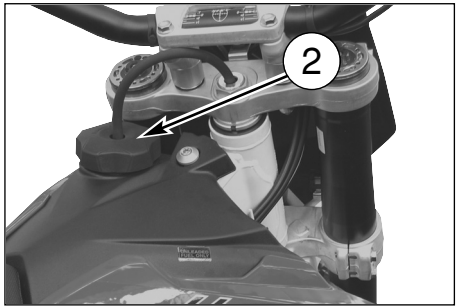
ATTENZIONE*: Se il motore continua a "battere in testa" non utilizzarlo ulteriormente; potrebbero verificarsi gravi danni tra i quali il grippaggio.

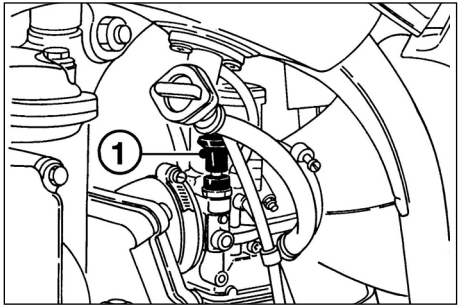
ATTENZIONE*: La benzina è estremamente infiammabile e può diventare esplosiva in particolari condizioni. Spegnere sempre il motore, non fumare o avvicinare fiamme o scintille nell'area dove si effettua il rifornimento o si conserva il carburante.

ATTENZIONE*: Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico. Dopo il rifornimento, accertarsi della corretta chiusura del tappo (2) del serbatoio.

STARTER CARBURATORE

Il pomello (1) dello starter, posto sulla sinistra del carburatore, viene azionato per arricchire la miscela durante l'avviamento. Tirare il pommello verso l'alto per aprire lo starter, agire inversamente per chiudere.





STRUMENTO DIGITALE, SPIE

Il motociclo è equipaggiato con uno strumento digitale sul quale sono montate anche 2 spie indicatrici: abbagliante ed indicatori di direzione.

1- Spia BLU "Abbagliante"
2- Spia VERDE "Indicatori di direzione"
Avviando il motore si illumina il display dello strumento (colore ambra).

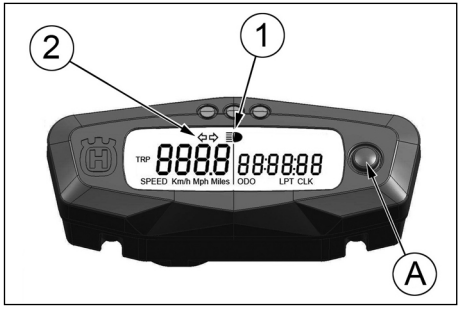
NOTE
- Ad ogni avviamento del motore, per i primi 2 secondi appare la versione del SW di controllo; terminata la fase di controllo, lo strumento visualizza l'ultima funzione impostata.
- Ad ogni spegnimento del motore, cessa la visualizzazione delle funzioni dello strumento.
- Il passaggio da una funzione all'altra ed il relativo azzeramento, deve essere effettuato mediante il tasto SCROLL (A).
- Le funzioni, che si possono selezionare nell'ordine, sono le seguenti:

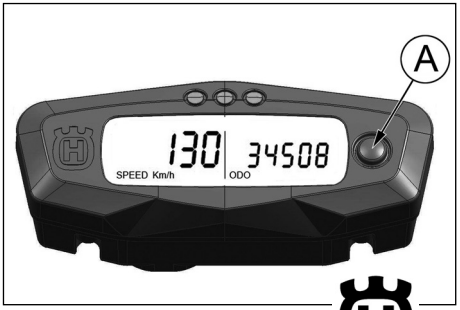
1- SPEED / ODO (figura 1)
2- SPEED / OROLOGIO (figura 2, pag 13)
3- SPEED / TRIP (figura 3, pag 13)
4- SPEED / CRONOMETRO (figura 4, pag 13)
1- SPEED / ODO (figura 1)
.....

1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (figura 1)

- SPEED: velocità del veicolo- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- ODO: odometro- Indicazione max: 99999 Km;

Per passare da Km a miles o da miles a Km procedere nel modo seguente:
1) visualizzare la figura 1, spegnere il motore e premere il pulsante SCROLL (A).
2) avviare il motore tenendo premuto il pulsante SCROLL (A) fino al momento in cui appare il simbolo "Km/h".
3) di seguito saranno visualizzati alternativamente "Km/h" e "Mph Miles", premere nuovamente il pulsante SCROLL (A) nel momento che viene visualizzata l'unità di misura che si intende utilizzare.





2- SPEED / CLOCK (figura 2)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- CLOCK: orologio- Indicazione da 0:00 a 23:59:59.

Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi è possibile incrementare i minuti;

3- SPEED / TRIP 1 (figura 3)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph
- TRIP 1: distanza- Indicazione max: 999, 9 Km (il dato verrà perso per tensione inferiore a 6V).

Per regolare il TRIP, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.

4- SPEED / CRONOMETRO (STP) (figura 4)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- STP 1: tempo di percorrenza Km - mi.
- Indicazione da 0:00 a 99:59:59 (il dato verrà perso per tensione inferiore a 6V).

Il contatore STP si attiva premendo, a funzione visualizzata, il tasto pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.

- 1° intervento: attivazione funzione;
- 2° intervento: stop ai contatori;
- 3° intervento: azzeramento STP;
- 4° intervento: attivazione funzione;
- 5° intervento: stop ai contatori;

.....

e così di seguito.

COMANDO GAS

La manopola (1) del gas è situata sul lato destro del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

AVVERTENZA
Non dimenticare di stringere le viti (A) dopo la regolazione.

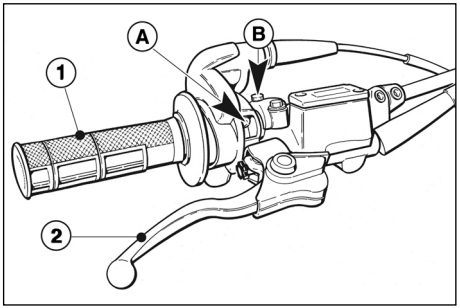
COMANDO FRENO ANTERIORE

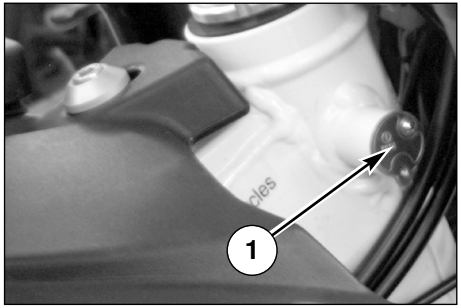
La leva (2) del freno è situata sul lato destro del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

AVVERTENZA
Non dimenticare di stringere le viti (B) dopo la regolazione.

BLOCCASTERZO

Il motociclo è fornito di un bloccasterzo (1) posto sul lato destro del cannotto di sterzo.
Per bloccare lo sterzo, operare nel modo seguente: girare il manubrio a sinistra, inserire la chiave nella serratura e girarla in senso antiorario. Spingerla verso l'interno e,se necessario, girare il manubrio nei due sensi. Girare la chiave in senso orario ed estrarla dalla serratura.
Per sbloccare lo sterzo, operare inversamente.





COMMUTATORE SINISTRO SUL MANUBRIO

Il commutatore sinistro ha i seguenti comandi:

1) Pulsante arresto motore ( )

2) "HI" ( ) Comando selezione luce abbagliante

"LO" ( ) Comando selezione luce anabbagliante

3) TURN

= Attivazione indicatori di direzione sinistri (ritorno automatico)

= Attivazione indicatori di direzione destri (ritorno automatico)

Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

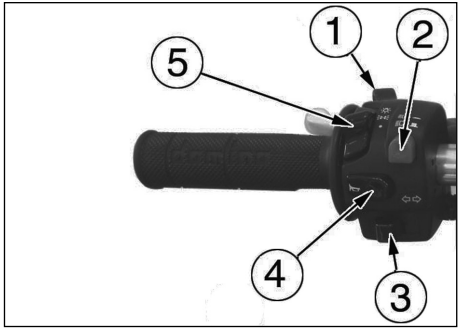
4) HORN = ( ) avvisatore acustico.

5) LIGHTS

= Comando accensione luci anabbaglianti ed abbaglianti

= Comando accensione luci di posizione

= Spento

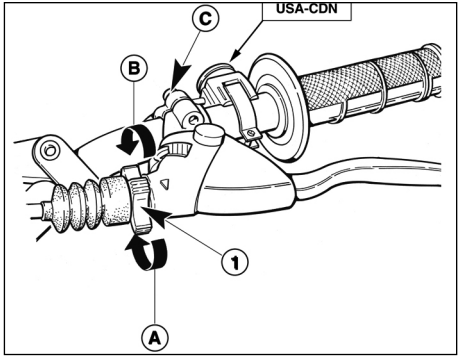


COMANDO FRIZIONE

La leva della frizione è situata sul lato sinistro del manubrio ed è munita di protezione. Il supporto della leva è provvisto di una vite di registro (1) per regolare il gioco del cavo della frizione (vedere pag 22). La leva può essere regolata per adattarsi alla vostra posizione di guida.

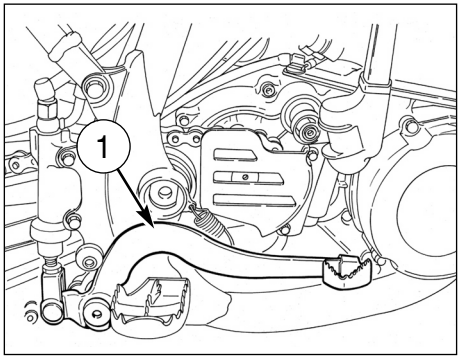
AVVERTENZA
Non dimenticare di stringere le viti (C) dopo la regolazione.

A: Per diminuire il gioco
B: Per aumentare il gioco



COMANDO FRENO POSTERIORE

Il pedale (1) di comando del freno posteriore si trova sul lato destro del motociclo. Un interruttore di stop, all'atto della frenata, provoca l'accensione della lampada del fanale posteriore.



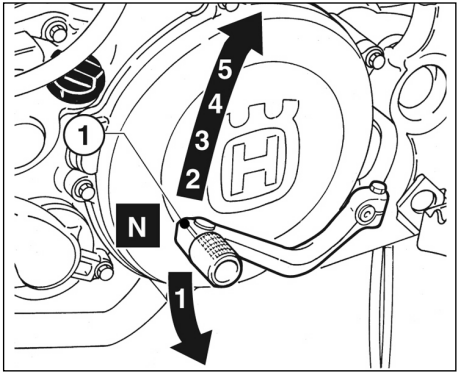
COMANDO CAMBIO

La leva (1) è posta sul lato sinistro del motore. Il pilota, ad ogni cambio di velocità, deve lasciare libero il pedale che tornerà nella sua posizione centrale; la posizione di "folle" (N) si trova tra la prima e la seconda marcia.
Si innesta la prima marcia spingendo in basso la leva; per tutte le altre marce spingerla in alto.
La posizione della leva sull'albero può essere variata. Per effettuare questa operazione occorre allentare la vite, togliere la leva e porla in una nuova posizione sull'albero.
Bloccare la vite ad operazione effettuata.

AVVERTENZA*: Non cambiare le marce senza disinnestare la frizione e chiudere il gas. Il motore potrebbe andare "fuorigiri" e subire danni.

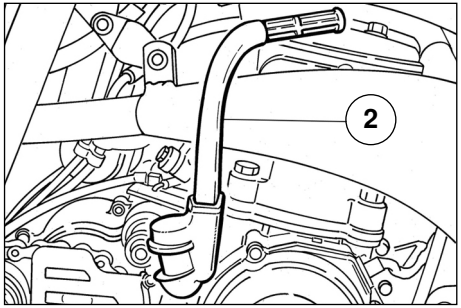
ATTENZIONE*: Non rallentare scalando le marce quando ci si trova ad una velocità che potrebbe portare il motore "fuorigiri" oppure far perdere aderenza alla ruota posteriore, se si selezionasse la velocità immediatamente inferiore.

N: Folle



PEDALE AVVIAMENTO

Il pedale (2) è posto sul lato destro del motociclo.



ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

CONTROLLI PRELIMINARI
ATTENZIONE!
Esaminate attentamente questa lista prima di guidare per evitare incidenti o guasti durante la marcia.

1. **Controllate tutti i liquidi**
   A. Livello olio cambio.
   B. Livello carburante.
   C. Livello liquido di raffreddamento.

Accertarsi che tutti i tappi siano stati correttamente installati.

ATTENZIONE*: Non rimuovere il tappo del radiatore a motore caldo!

2. **Controllare tutti i comandi**
   A. Manopola del gas.
   B. Leva della frizione.
   Assicuratevi che le trasmissioni flessibili non siano danneggiate e scorrano liberamente.
3. **Controllare i freni**
   Accertarsi che non vi siano perdite di olio e che le tubazioni non siano usurate.
   Controllare il funzionamento.
4. **Controllare le sospensioni**
   Comprimere la forcella e la sospensione posteriore. Controllare che non vi siano perdite di olio ed accertarsi del corretto funzionamento.
5. **Controllare le ruote**
   Controllare i raggi e che i cuscinetti non presentino usura. Controllare i cerchi ed i pneumatici.
   Controllare la pressione dei pneumatici.
6. **Controllare i rulli tendicatena, il pignone e la corona**
   Controllare l'usura dei rulli, del pignone e della corona. Accertarsi che la catena sia correttamente regolata e lubrificata.
7. **Controllare il filtro aria e il sistema di aspirazione**
   Controllare che il filtro sia pulito.
   Controllare i raccordi in gomma e le fascette.
8. **Controllare il sistema di scarico**
   Controllare i montaggi e verificare eventuali rotture. Controllare il silenziatore.
9. **Controllare le coppie di serraggio**
   A. Candela (vedere a pag. 23).
   B. Verifica generale dei serraggi.
10. **Controllare lo sterzo**
    Controllare il gioco dei cuscinetti dello sterzo.
11. **Controllare l'impianto elettrico**
    Avviare il motore e controllare che i fanali, la luce stop, gli indicatori di direzione**,** le spie sul cruscotto e l'avvisatore acustico funzionino regolarmente.

ATTENZIONE*: L'inosservanza di questi controlli quotidiani prima della guida può causare seri danni al veicolo o gravi incidenti.

RODAGGIO

Al fine di ottenere, tra le parti in movimento del motore, un corretto assestamento che consenta una ottimale utilizzazione del motociclo, è necessario eseguire un periodo di rodaggio di alcune ore secondo le modalitàsottoriportate.
1. Avviare il motore e, DA FERMO, lasciarlo girare al minimo aprendo e chiudendo il gas periodicamente sino a quando si sarà completamente riscaldato. Entro 3-4 minuti, la temperatura del refrigerante avrà raggiunto ~ 60° C/140° F.
2. Spegnere il motore e lasciarlo raffreddare naturalmente sino a temperatura ambiente; questo consentirà il corretto assestamento del pistone nel cilindro.
3. Ripetere i cicli 1 e 2 sempre DA FERMO.
4. Portare il motore alla normale temperatura d'esercizio. Guidare il motociclo a velocità moderata per circa 10 minuti. Ripetere la procedura di raffreddamento precedentemente descritta. EVITARE BRUSCHE ACCELERAZIONI.
5. Portare il motore a temperatura d'esercizio. Guidare il motociclo per circa 15 minuti passando gradualmente a velocità più elevate. Evitare sempre brusche accelerazioni.
6. Ripetere il ciclo di raffreddamento.
7. Anche dopo aver completato il rodaggio, evitare l'apertura completa del gas sino a quando il motore non avrà raggiunto la temperatura d'esercizio.

La corretta osservanza di questa procedura di rodaggio, incrementerà sensibilmente la durata e le prestazioni del motore.

CONTROLLI DURANTE IL RODAGGIO

Le verifiche da effettuare durante il rodaggio sono le seguenti:
- CONTROLLO TENSIONE RAGGI RUOTE (vedi pag. 50);
- CONTROLLO SERRAGGIO RUOTE;
- CONTROLLO SERRAGGIO PERNO FORCELLONE;
- CONTROLLO REGOLAZIONE CATENA (vedi pag. 34);
- CONTROLLO GIOCO CUSCINETTI DI STERZO (vedi pag. 25);
- CONTROLLO SERRAGGIO MANUBRIO;
- CONTROLLO SERRAGGIO MOTORE AL TELAIO;
- CONTROLLO SERRAGGIO RACCORDO ASPIRAZIONE;
- CONTROLLO SERRAGGIO DADI TESTA E CILINDRO.

Nota*: Terminato il rodaggio, montare una nuova candela e sostituire l'olio del cambio.

AVVIAMENTO DEL MOTORE

Per procedere correttamente all'avviamento a freddo del motore operare nel modo seguente:
- porre il cambio in folle;
- porre il rubinetto carburante (1) in posizione ON;
- alzare il pomello dello starter (3) sul carburatore.

Lasciando il comando del gas in posizione completamente chiusa, agire sul pedale (4) di avviamento.
Riportare il pomello dello starter nella posizione iniziale non appena il motore sarà in grado di tenere il minimo. In caso di avviamento a caldo NON utilizzare lo starter. L'avviamento può essere effettuato anche con la marcia inserita previo disinnesto della frizione.
In caso di ingolfamento del carburatore, chiudere il rubinetto carburante, lo starter ed agire sul pedale di avviamento sino a quando il motore partirà. Se necessario rimuovere la candela ed asciugarla.

NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE

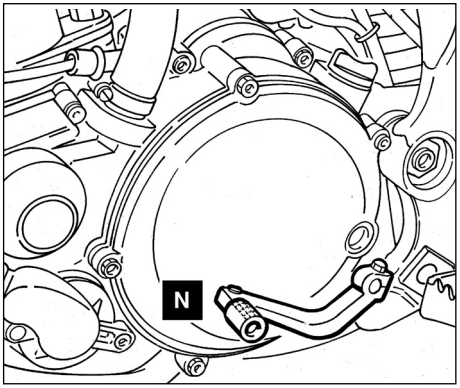
Si raccomanda di effettuare un breve riscaldamento al minimo fino a quando, dopo aver disinserito lo starter, ci sarà una normale risposta del motore alle aperture del comando gas.
Questo permetterà al lubrificante di raggiungere la corretta temperatura di esercizio garantendo così il corretto funzionamento di tutti gli organi del motore. Evitare di effettuare un riscaldamento troppo prolungato del motore.

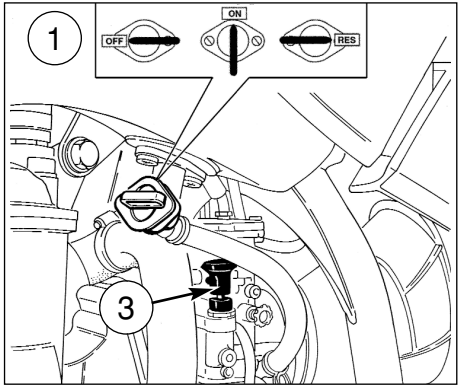
IMPORTANTE

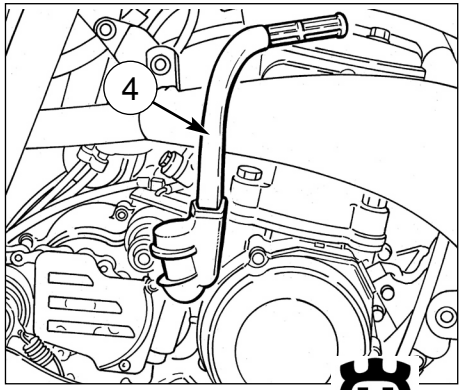
Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo.

ATTENZIONE*: Il sistema di scarico contiene gas di monossido di carbonio. Non far mai girare il motore in luoghi chiusi.

ATTENZIONE*: In fase di avviamento di questo tipo di motocido ad alte prestazioni si può verificare, talvolta, un forte "contraccolpo" . Non avviare il motore senza aver prima indossato stivali di guida appropriati, particolarmente protettivi. Si corre il rischio di ferirsi seriamente alla gamba nel caso il pedale di a il "contraccolpo" ed il piede scivoli.



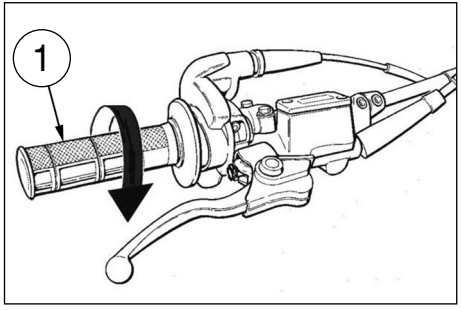


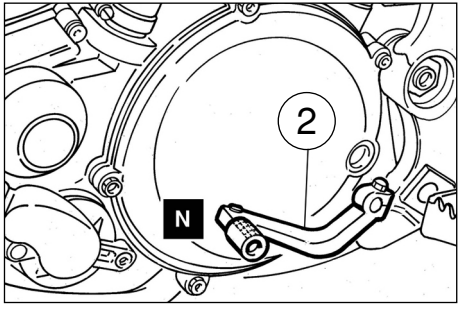


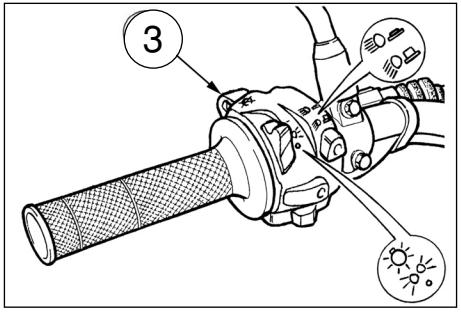
ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

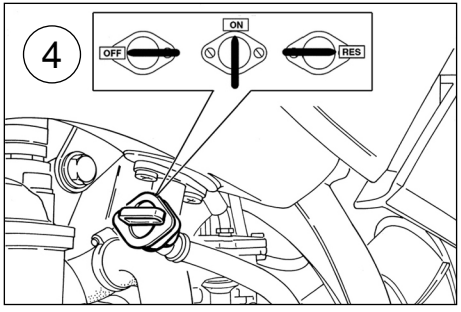
- Chiudere completamente la manopola (1) del gas in modo da far decelerare il motociclo.
- Frenare sia anteriormente che posteriormente mentre si scalano le marce (per una forte decelerazione, agire in modo deciso sul leva e pedale dei freni).
- Una volta arrestato il motociclo, tirare la leva frizione e porre la leva (2) del cambio in posizione di folle.
- Premere il pulsante (3) arresto motore.
- Chiudere il rubinetto (4) del carburante.

Una volta arrestato il motociclo, porlo sul cavalletto laterale.









CONTROLLO LIVELLO OLIO CAMBIO

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, rimuovere la vite (C) di controllo e verificare il livello attraverso il foro di quest'ultima.

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

A: Tappo di scarico
B: Tappo immissione
C: Vite controllo livello

SOSTITUZIONE OLIO CAMBIO

Per sostituire completamente l'olio, svitare il tappo (A) sottocoppa e lasciare defluire completamente l'olio; quindi riavvitare il tappo con relativa guarnizione e versare l'olio fresco dal foro del tappo di carica. Impiegare sempre olio nella quantità e del tipo prescritto (vedere a pagina 8).

Nota:
Eseguire questa operazione a motore caldo.

A: Tappo di scarico

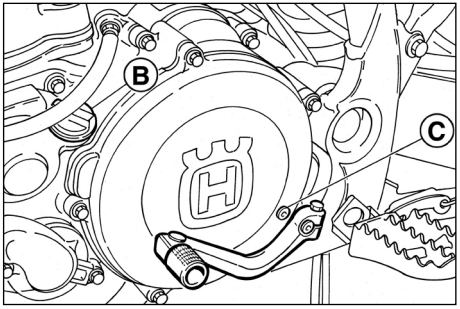
CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

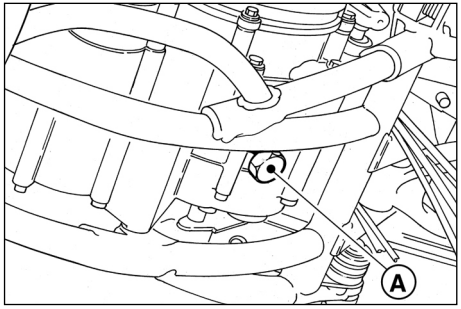
Controllare il livello (1) nel radiatore destro a motore freddo e con il motociclo in posizione verticale. Il refrigerante deve trovarsi 10 mm sopra gli elementi.

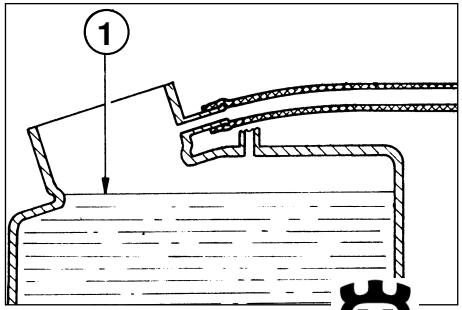
Il tappo del radiatore presenta due posizioni di bloccaggio: la prima serve allo scarico preventivo della pressione esistente nel circuito di raffreddamento.

AVVERTENZA
Non togliere il tappo del radiatore a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.

NOTA
Potrebbero sorgere difficoltà nell'eliminare il liquido da superfici verniciate. Se così fosse, lavare con acqua.

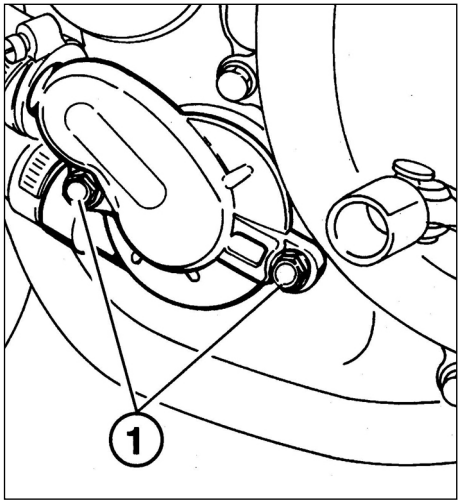






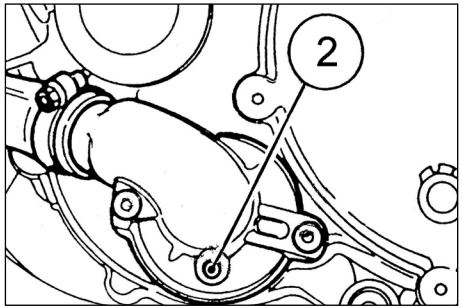
SOSTITUZIONE LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Effettuare la sostituzione operando, a motore freddo, nel modo seguente:
- rimuovere il tappo del radiatore destro;
- rimuovere la vite di scarico (2) sul coperchio pompa oppure il coperchio pompa svitando le due viti (1) di fissaggio;
- inclinare il veicolo sulla sinistra per facilitare la fuoriuscita del liquido;
- lasciar drenare tutto il liquido;
- rimontare la vite di scarico oppure il coperchio pompa;
- versare nel radiatore la quantità di liquido prevista (pag. 8);
- portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria;
- porre il motociclo in posizione verticale e controllare che il livello del liquido nel radiatore risulti 10 mm al di sopra della massa radiante (in caso contrario rabboccare);
- riavvitare il tappo del radiatore destro.



ATTENZIONE*: Il refrigerante sui pneumatici li renderà sdrucciolevoli con potenziali rischi di incidenti o lesioni.

Controllare periodicamente i manicotti di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); ciò eviterà che si verifichino perdite di refrigerante con conseguente rischio di grippaggio del motore. Se sulle tubazioni si presentano screpolature, rigonfiamenti o indurimenti dovuti ad essiccamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione. Controllare il corretto fissaggio delle fascette.



REGOLAZIONE CAVO COMANDO GAS

La regolazione del cavo comando gas si può effettuare tramite il registro posto sul comando stesso oppure su quello che si trova sul coperchio del carburatore. Per verificare la corretta registrazione del cavo comando gas operare nel modo seguente:

- rimuovere il cappuccio in gomma;
- spostando avanti e indietro la guaina della trasmissione si deve riscontrare un gioco di circa 1 mm;
- nel caso questo gioco risultasse superiore, sbloccare il controdado (1) e svitare il registro (2); agire inversamente nel caso il gioco fosse inferiore a 1 mm;
- se la lunghezza del registro (2) non fosse sufficiente a ottenere la corretta regolazione, agire sul registro posizionato sul carburatore. Anche su quest'ultimo si deve riscontrare un gioco di circa 1 mm; in caso contrario, svitare o avvitare il registro (4) per diminuire o aumentare detto gioco dopo aver allentato il controdado (3).

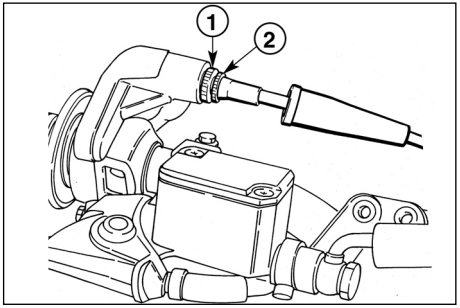
ATTENZIONE*: Utilizzare il veicolo con il cavo comando gas danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.

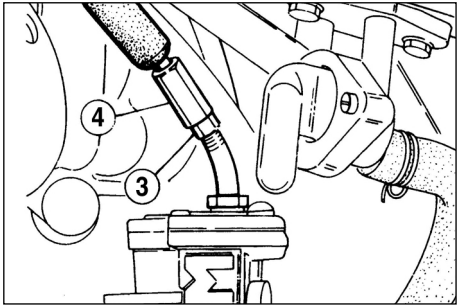
REGISTRAZIONE MINIMO

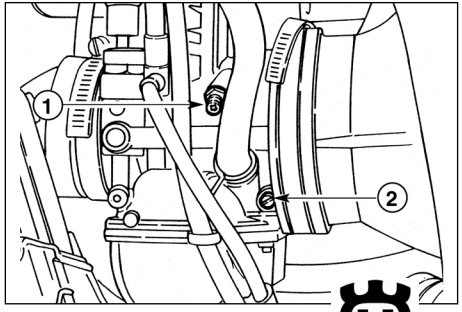
La registrazione del minimo deve essere effettuata solo a motore caldo e con il comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:

- girare le vite di registro minimo (1) sino ad ottenere un regime del motore piuttosto elevato (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo);
- girare la vite di registro del titolo della miscela (2) in senso orario o antiorario sino a quando il motore girerà il più regolarmente possibile;
- svitare progressivamente la vite (1) sino ad ottenere il minimo più appropriato.

ATTENZIONE*: I gas di scarico contengono monossido di carbonio. Non far girare il motore in luoghi chiusi.





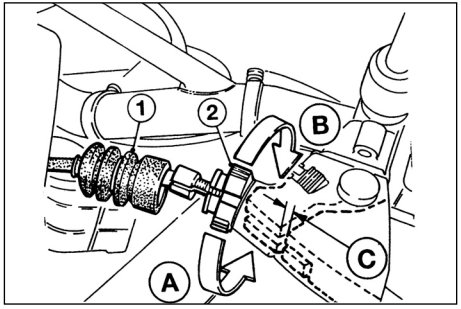


REGISTRAZIONE FRIZIONE

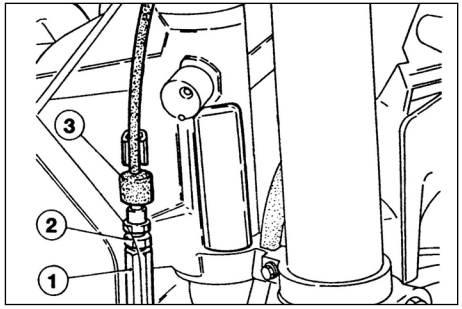
La frizione non richiede, normalmente, altra regolazione che quella della tensione del cavo utilizzando il gruppo di registro posto sul manubrio. Generalmente, é sufficiente agire sul registro posto sul manubrio per recuperare il gioco dovuto all'allungamento della trasmissione flessibile.
La leva di comando deve sempre avere una corsa a vuoto (C) (circa 3 mm) prima di iniziare il disinnesto della frizione. Per regolare questo gioco, agire sul registo (2) dopo aver sfilato il cappuccio in gomma (1); ruotando il registro nel senso indicato dalla freccia A si riduce il gioco (C) mentre ruotandolo nel senso indicato dalla freccia B si aumenta il gioco.

Una ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal tenditore (1) posto sulla destra del telaio. Se, dopo la registrazione, la frizione slitta sotto carico o trascina anche quando é disinnestata, dev'essere smontata per le opportune verifiche. Per questa operazione rivolgeteVi al Concessionario.

1. Cappuccio in gomma
2. Vite di registro



1. Vite di registro
2. Controdado
3. Cappuccio in gomma



CONTROLLO CANDELA

La candela (2) è NGK BR8EG; la distanza fra gli elettrodi deve essere 0,6÷0,7 mm.
Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina.
Una minore, può causare problemi di accelerazione, di funzionamento al minimo e di prestazioni alle basse velocità.
Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla dopo aver tolto il cappuccio.
E' utile esaminare lo stato della candela, subito dopo averla tolta dalla sua sede, poichè i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni.

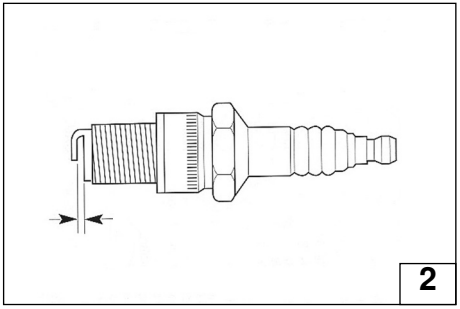
Esatto grado termico:
La punta dell'isolante è secca ed il colore è marrone chiaro o grigio.
Grado termico elevato:
La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.
Grado termico basso:
La candela si è surriscaldata e la punta dell'isolante è vetrosa e di colore bianco o grigio.

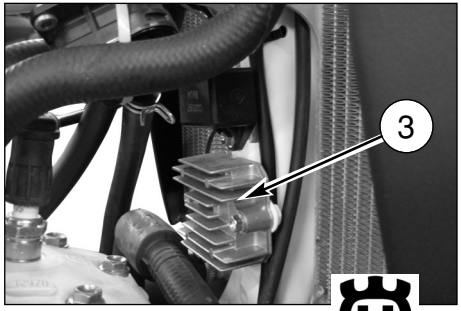
AVVERTENZA*: Effettuare l'eventuale sostituzione della candela con una "più calda" o "più fredda" con estrema cautela. Una candela di grado termico troppo elevato può causare preaccensioni con possibili danni per il motore. Una candela di grado termico troppo basso può causare un notevole aumento dei depositi carboniosi.

Prima di procedere al rimontaggio, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela, avvitarla a mano fino in fondo quindi serrarla alla coppia di 23,5÷25,5 Nm.
La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.

REGOLATORE DI TENSIONE

Il regolatore di tensione (1) è fissato sul telaio, tra i due radiatori.

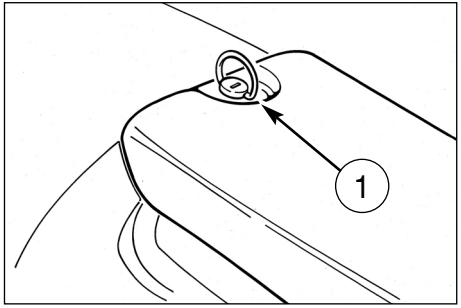


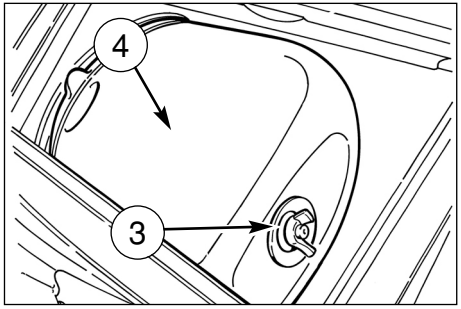


CONTROLLO FILTRO ARIA

Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore.

Togliere la vite (3), rimuovere il filtro aria completo (4) e separare il filtro (5) dal telaietto (6).



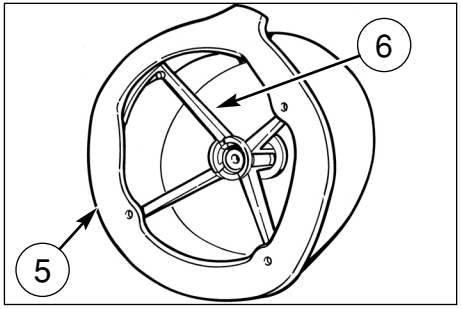


PULIZIA FILTRO ARIA

Lavare il filtro con un detergente specifico (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER o prodotto similare) ed asciugarlo perfettamente (lavare il filtro con benzina solo in caso di necessità). Immergerlo in olio speciale per filtri (CASTROL FOAM AIR FILTER OIL o prodotto similare) e strizzarlo per far uscire l'olio superfluo.

ATTENZIONE*: Per la pulizia dell'elemento filtrante non utilizzare benzina o solvente a basso punto di infiammabilità; potrebbero verificarsi incendi o esplosioni.

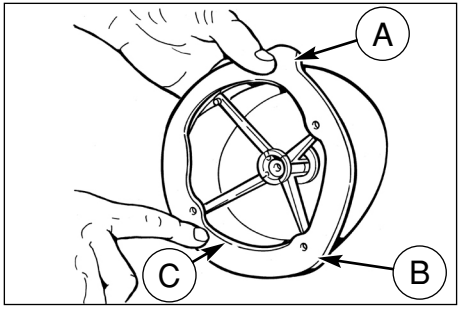
ATTENZIONE*: Pulire l'elemento filtrante in un'area ben ventilata e non avvicinare scintille o fiamme all'area di lavoro.



MONTAGGIO

Mettere del grasso sul bordo (C) del filtro dal lato dell'alloggiamento per ottenere una buona tenuta. Nel rimontare il filtro nel proprio alloggiamento, assicurarsi che l'appendice (A) sia rivolta verso l'alto e che lo spigolo (B) si trovi sul lato inferiore sinistro della scatola filtro. Rimontare gli altri particolari precedentemente rimossi.

AVVERTENZA*: In caso di errato montaggio del filtro, potrebbero entrare sporcizia o polvere, provocando l'usura rapida dei segmenti pistone e del cilindro.

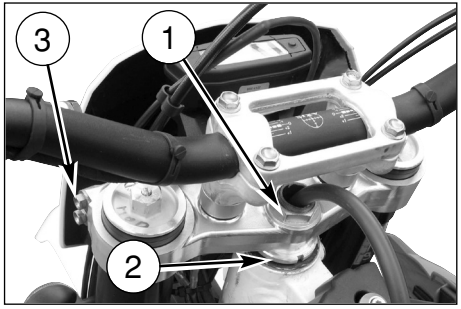


REGOLAZIONE GIOCO DEI CUSCINETTI DELLO STERZO

Per motivi di sicurezza lo sterzo dovrebbe essere sempre mantenuto registrato in modo tale che il manubrio di guida ruoti liberamente senza gioco. Per controllare la registrazione dello sterzo, posizionare sotto al motore un cavalletto o un supporto in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Premere leggermente sulle estremità del manubrio per mettere in rotazione l'articolazione di sterzo; il manubrio dovrà ruotare senza sforzo.

Mettetevi a terra di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori degli steli della forcella e muovetele in senso normale al loro asse. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:
allentare il dado (1) del cannotto di sterzo.
Allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo agli steli forcella.
Ruotare in senso orario la ghiera (2) del cannotto di sterzo con l'apposita chiave speciale, fino ad ottenere una corretta registrazione del gioco.
Serrare il dado (1) del cannotto alla coppia di serraggio di 8÷9 Kgm. (78,4÷88,3 Nm).
Serrare le quattro viti (3) sulla testa di sterzo a 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

AVVERTENZA*: Per motivi di sicurezza non guidare il motociclo con i cuscinetti di sterzo danneggiati.



REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

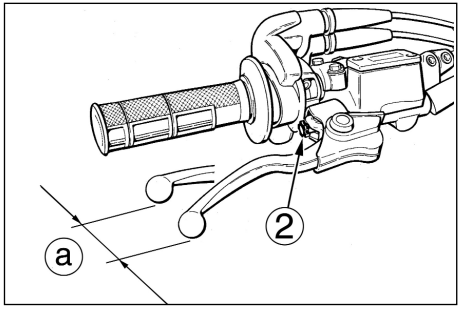
Il registro (2) posto sulla leva di comando consente di regolare la corsa a vuoto (a). La corsa a vuoto (a) deve essere almeno di 3 mm.
Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (1) visibile dall'oblò ricavato posteriormente sul corpo pompa.

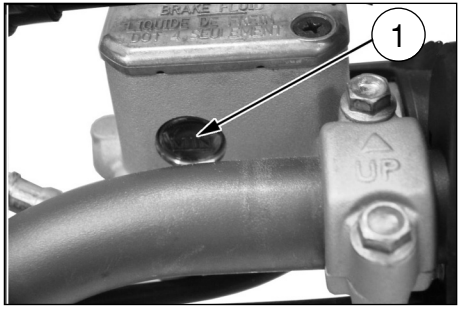
Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

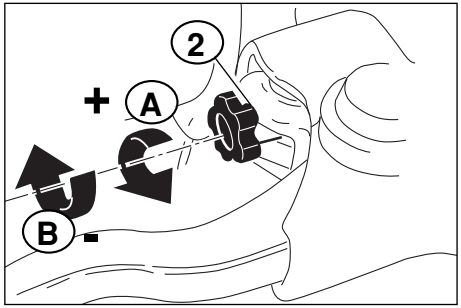
ATTENZIONE*: Se la leva del freno risulta troppo "morbida", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario Husqvarna.

AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)
AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.
AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

A: per aumentare il gioco
B: per diminuire il gioco







REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiede, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.
Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:
- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per abbassare o alzare della dimensione (A) desiderata il pedale del freno;
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1).

Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate di seguito.

REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE

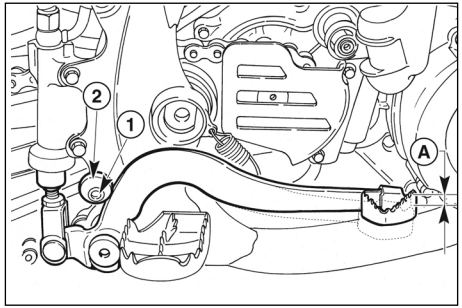
Il pedale di comando del freno posteriore, deve avere una corsa a vuoto (B) di 5 mm prima di inizare l'azione frenante.

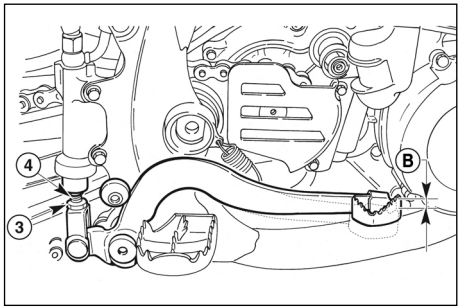
Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:
- allentare il dado (3);
- agire sull'astina comando pompa (4) per aumentare o diminuire la corsa a vuoto;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (3).

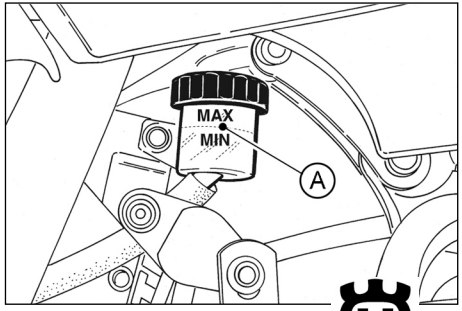
ATTENZIONE
La mancanza della corsa a vuoto prescritta provocherà la rapida usura delle pastiglie freno con il conseguente rischio di arrivare alla TOTALE INEFFICIENZA DEL FRENO.

CONTROLLO LIVELLO FLUIDO

Il livello (A) deve trovarsi tra le tacche poste sul serbatoio pompa.







REGOLAZIONE DELLE SOSPENSIONI IN BASE A PARTICOLARI CONDIZIONI DELLA PISTA

Le indicazioni che seguono costituiscono una guida indicativa per la messa a punto delle sospensioni in funzione del tipo di terreno di impiego del motociclo.
Prima di effettuare qualunque modifica ed anche in seguito, se la nuova registrazione fosse insoddisfacente, è necessario partire sempre dalla taratura standard aumentando o diminuendo gli scatti di registrazione di uno alla volta.

TERRENO DURO
Forcella: regolazione più morbida in compressione
Ammortizzatore: regolazione più morbida in compressione
In caso di percorso veloce, regolazione più morbida sia in compressione che in estensione per entrambe le sospensioni, quest'ultima modifica favorisce l'aderenza delle ruote sul terreno.

TERRENO SABBIOSO
Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura con contemporanea regolazione più morbida della compressione e più dura dell'estensione.
Ammortizzatore: regolazione più dura in compressione e principalmente in estensione; agire inoltre sul precarico della molla per abbassare la parte posteriore della moto.

TERRENO FANGOSO
Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura;
Ammortizzatore: regolazione più dura sia in compressione che in estensione oppure sostituzione della molla standard con una più dura; agire inoltre sul precarico della molla per alzare la parte posteriore della moto. La sostituzione delle molle su entrambe le sospensioni è consigliata per compensare l'aumento di peso della moto dovuto al fango accumulato.

NOTE
Se la forcella fosse troppo morbida o troppo dura in ogni condizione di registrazione, verificare il livello dell'olio nello stelo perchè potrebbe essere troppo basso o troppo alto ; ricordare che una quantità maggiore di olio nella forcella comporta uno spurgo aria più frequente. Se le sospensioni non reagiscono alle variazioni di taratura, verificare i gruppi di registro perchè potrebbero essere bloccati.

Le tarature standard e le procedure di registrazione sono riportate qui di seguito.

REGOLAZIONE FORCELLA

a) COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)
Taratura standard: -10 scatti

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (A) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

b) ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)
Taratura standard: -10 scatti

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard , ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

c) SFIATO ARIA (da effettuare dopo ogni gara in caso di uso competitivo oppure mensilmente).
Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (D). Serrare la valvolina ad operazione ultimata.

ATTENZIONE!

NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.

LIVELLO OLIO FORCELLA

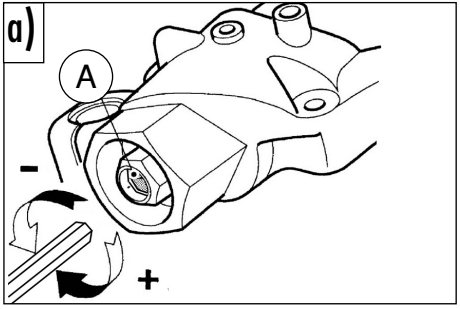
Per il regolare funzionamento della forcella é indispensabile che in entrambe le gambe si trovi la prevista quantità d'olio. Per controllare il livello dell'olio all'interno degli steli, è necessario rimuovere questi ultimi dalla forcella e procedere nel modo seguente:
- rimuovere i tappi delle aste di forza;
- togliere le molle dagli steli facendo scolare l'olio all'interno di questi ultimi;
- portare la forcella a fondo corsa;
- verificare che il livello si trovi alla distanza di 140 mm (5.51 in.) dal limite superiore dell'asta di forza.

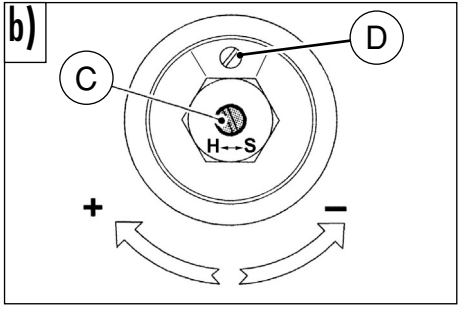
QUANTITÀ D'OLIO IN OGNI STELO

643 cm^3

NOTA
Indice di flessibilità molle di serie:
K=8,4 N/mm

NOTA
Per non alterare il valore di precarica, sostituire sempre molla e distanziale accoppiati.



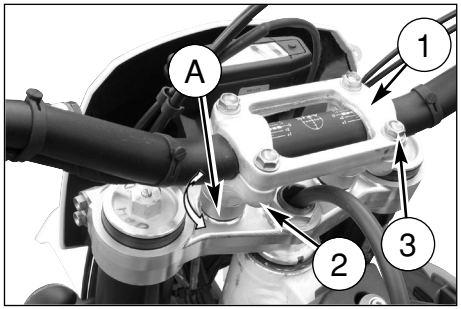


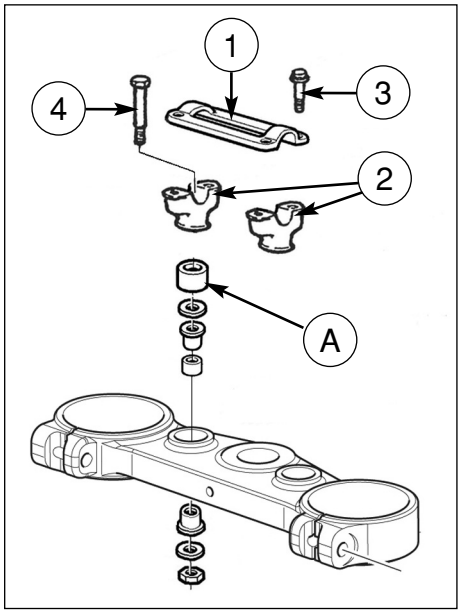
MODIFICA POSIZIONE ED ALTEZZA MANUBRIO

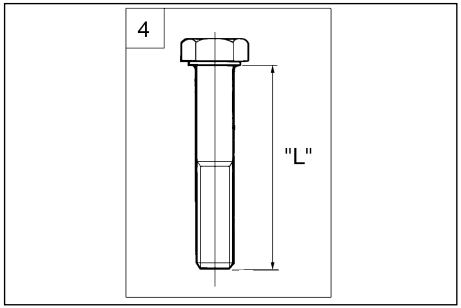
La posizione (a) e l'altezza (b) del manubrio possono essere modificati per meglio adattarsi alle Vostre esigenze di guida. Per effettuare le operazioni, rimuovere il cavallotto superiore (1) e quello inferiore (2) previo smontaggio delle relative viti di fissaggio (3) e (4).

a) Modifica posizione manubrio
Ruotare di 180° il cavallotto inferiore per ottenere l'avanzamento o l'arretramento (10mm- 0.04 in.) della posizione del manubrio rispetto a quella iniziale.

b) Modifica altezza manubrio
Rimuovere il distanziale inferiore (A) e sostituire la vite (4) con una di lunghezza L=65 mm..
Ultimata l'operazione, serrare le viti (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) e le viti (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).







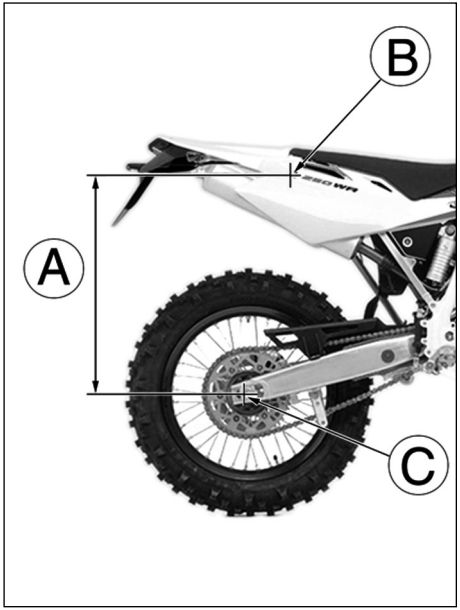
REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore posteriore deve essere registrato in funzione del peso del pilota e delle condizioni del terreno.
Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Con il motociclo sul cavalletto misurare la distanza (A).
2. Sedetevi sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida.
3. Con l'aiuto di una seconda persona rilevare la nuova distanza (A).
4. La differenza tra queste due misurazioni costituisce l'ABBASSAMENTO della parte posteriore del motociclo. L'abbassamento consigliato è di 100 mm con ammortizzatore freddo e di 95 mm con ammortizzatore caldo.
5. Per ottenere il corretto abbassamento in relazione al vostro peso, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore come descritto a fianco.

ATTENZIONE*: Non smontare mai l'ammortizzatore perchè contiene gas sotto pressione. Per interventi di maggiore entità rivolgersi al Concessionario Husqvarna.

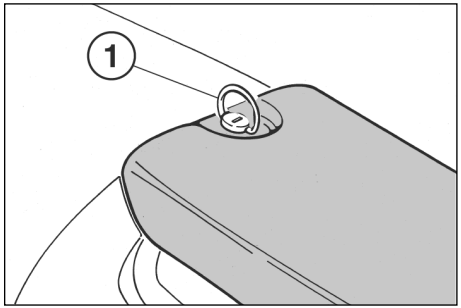
B: asse vite fissaggio pannello
C: asse perno ruota posteriore

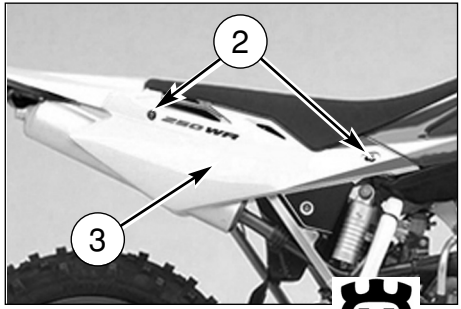


REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio, svitare le viti (2) e togliere il pannello laterale destro (3).





2. Pulire la controghiera (1) e la ghiera di registro (2) della molla (3).
3. Allentare la controghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
4. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
5. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controghiera (coppia di serraggio 5 Kgm).
6. Rimontare il pannello laterale destro e la sella.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico caldo quando si registra l'ammortizzatore.

REGISTRAZIONE FRENO IDRAULICO AMMORTIZZATORE

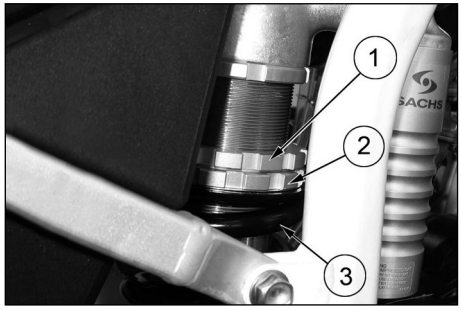
L'ammortizzatore è registrabile separatamente per la corsa di compressione e quella di estensione.

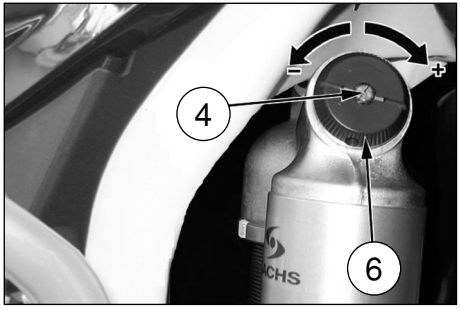
A) COMPRESSIONE - Taratura standard:
1) bassa velocità di ammortizzazione:
- 15 scatti (± 2 scatti)
(registro 4)

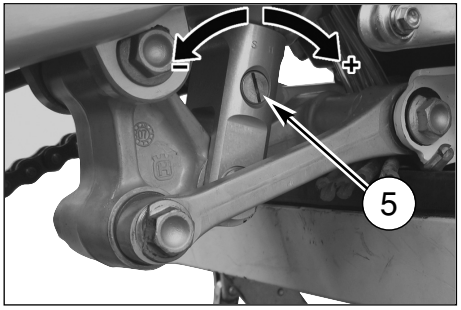
2) alta velocità di ammortizzazione:
- tutto aperto
(registro 6)
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare i registri superiori (4) e (6) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare i registri in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

B) ESTENSIONE - Taratura standard:
- 15 scatti (± 2 scatti)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (5) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati.
Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.







REGISTRAZIONE CATENA (Fig. A)

La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione"; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi. Per regolare la tensione della catena è necessario abbassare la parte posteriore del motociclo, in modo da ottenere l'allineamento dell'asse pignone, asse rotazione forcellone e asse ruota posteriore come indicato nella figura, indi far ruotare di tre giri la ruota posteriore. In tale condizione la catena non deve risultare tesa pur essendo priva di freccia.

Regolazione rapida (Fig. B.)

Spingere la catena verso la parte terminale del pattino e verificare che la distanza "A" da quest'ultimo risulti compresa tra 0 e 2 mm. Se così non risulta agire in questo modo:

- allentare sul lato destro il dado di fissaggio del perno ruota (1);
- allentare i controdadi (2) su entrambi i tendicatena e operare sulle viti (3) per ottenere il valore di tensione corretto;
- serrare i controdadi.

Dopo la regolazione controllare sempre l'allineamento della ruota e serrare a fondo il perno della stessa.

Fig. A

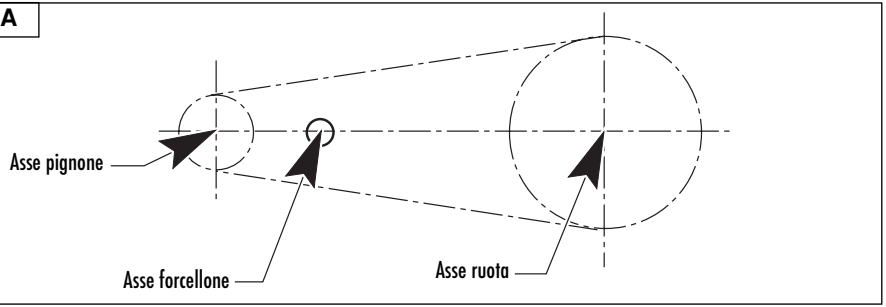
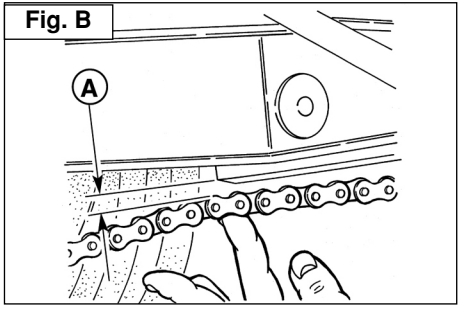
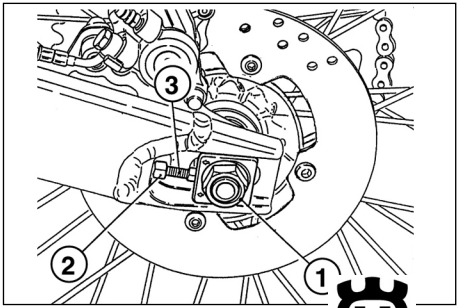


Fig. B





CONTROLLO USURA CATENA, PIGNONE, CORONA

Controllare l'usura della catena nel modo seguente:
- tendere completamente la catena per mezzo delle viti di registro;
- contrassegnare 20 maglie della catena;
- misurare la distanza "A" tra il centro del 1° perno e quello del 21°.

STANDARD	LIMITE DI USURA
317,5 mm	323 mm

Controllare eventuali danni o usura del pignone. Se questo presenta un'usura uguale a quella mostrata in figura, deve essere sostituito. Dopo aver smontato la ruota, è necessario verificare lo stato di usura dei denti della corona posteriore.
La figura sottoriportata mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva.
Se la corona è eccessivamente usurata procedere alla sua sostituzione svitando le sei viti di fissaggio al mozzo.

ATTENZIONE*: Il disallineamento della ruota provoca un'usura anormale con conseguenti condizioni di guida insicura.

Nota*: In presenza di terreno fangoso e umido, i residui che si depositano su corona, pignone e catena provocano un'ulteriore tensione di quest'ultima. Prevedendo l'impiego del motociclo in queste condizioni, tendere inizialmente di meno la catena. L'uso del motociclo sui terreni fangosi aumenta notevolmente l'usura di pignone, catena e corona posteriore.

LUBRIFICAZIONE CATENA

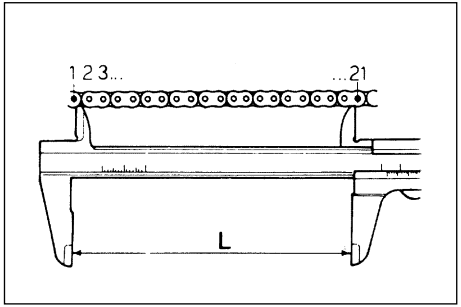
Lubrificare la catena attenendosi alle istruzioni che seguono.

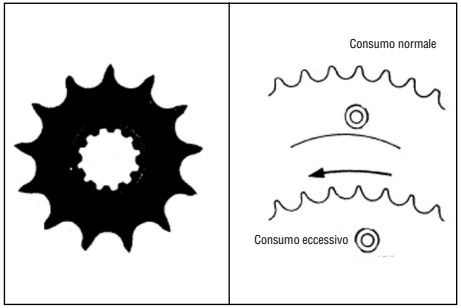
AVVERTENZA* : Non usare mai grasso per lubrificare la catena. Il grasso causa l'accumulo di polvere e fango che agiscono come abrasivi provocando l'usura rapida della catena, del pignone e della corona.

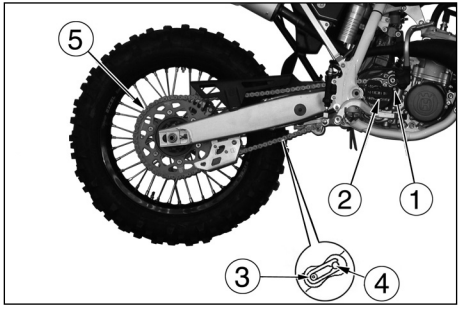
Smontaggio e pulizia

Quando la catena diventa particolarmente sporca, deve essere rimossa e pulita prima della lubrificazione. Procedere nel modo seguente.

1- Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota posteriore sia sollevata dal terreno.
Togliere: le viti (1), la protezione (2) del pignone, la molletta (3), il giunto (4) e rimuovere la catena (5);
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso.







2- Controllare che la catena non sia usurata o danneggiata. Sostituirla sempre in accordo con la Tabella di Manutenzione Periodica o se risultano danneggiati i rulli o le maglie.
3- Controllare che non siano danneggiati il pignone o la corona.
4- Lavare e lubrificare la catena come sottodescritto.

Lavaggio catena senza anelli OR (∗)
Lavare con petrolio o nafta; se si usa benzina o specialmente trielina, bisogna asciugarla e lubrificarla per evitare ossidazioni.

Lavaggio catena con anelli OR (•)
Lavare con petrolio, nafta o olio di paraffina; non usare benzina, trielina o solventi per non danneggiare gli anelli OR.
Usare, in alternativa, spray specifici per catene con anelli OR.

Lubrificazione catena senza anelli OR (∗)
Dopo l'asciugatura, immergere la catena se possibile in un lubrificante specifico al Bisolfuro di Molibdeno oppure in olio motore ad alta viscosità riscaldato per renderlo fluido.

Lubrificazione catena con anelli OR (•)
Lubrificare con un pennello sia le parti metalliche che quelle in gomma (OR) agendo esternamente ed internamente con olio motore di viscosità SAE 80-90.

5- Se la catena è stata tagliata, rimontarla con l'ausilio del giunto.
6- Montare la molletta (a) del giunto in modo che la parte chiusa sia rivolta nel senso di rotazione della catena, come mostra la figura sotto.

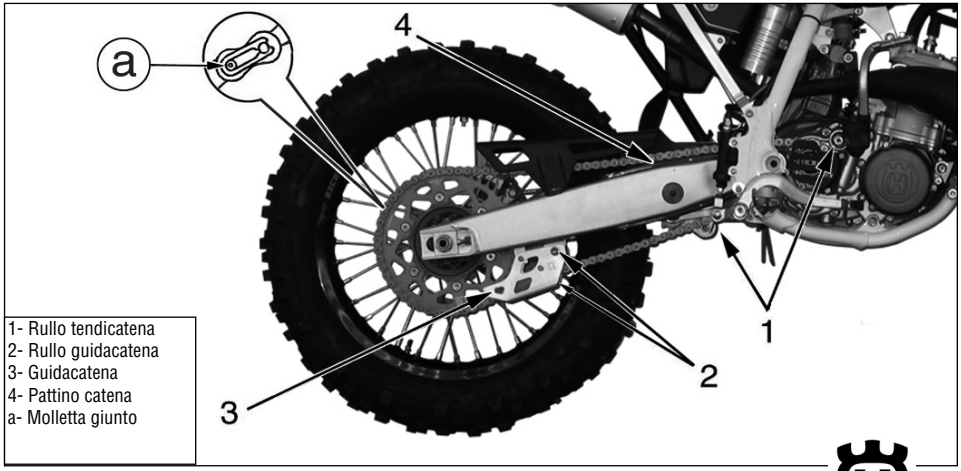
Nota * : Ai fini della sicurezza, il giunto è la parte più critica della catena di trasmissione. I giunti sono riutilizzabili se rimangono in ottime condizioni anche se è consigliabile montarne uno nuovo quando si rimonta la catena.

7- Registrare correttamente la catena come descritto a pagina 33.

AVVERTENZA*: Il lubrificante per la catena NON deve venire a contatto con il pneumatico o il disco freno posteriori.

Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena
Controllare l'usura dei particolari sopracitati e sostituirli, se necessario.

AVVERTENZA*: Controllare l'allineamento del guidacatena. Nel caso si fosse piegato, potrebbe interferire con la catena provocandone la rapida usura. Si potrebbe inoltre verificare uno scarrucolamento della catena dal pignone.



1- Rullo tendicatena
2- Rullo guidacatena
3- Guidacatena
4- Pattino catena
a- Molletta giunto

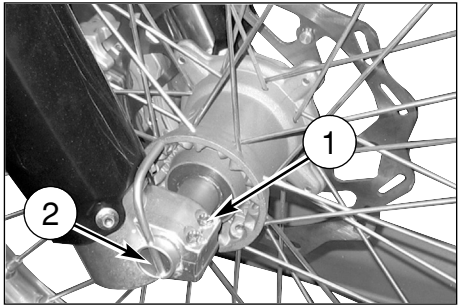
(∗): CR
(•): WR

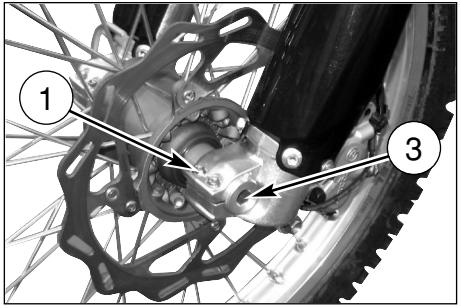
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.
Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti degli steli forcella. Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; sfilare il perno ruota.

NOTE

Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza. Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.



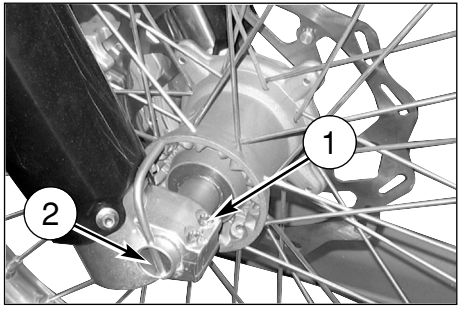


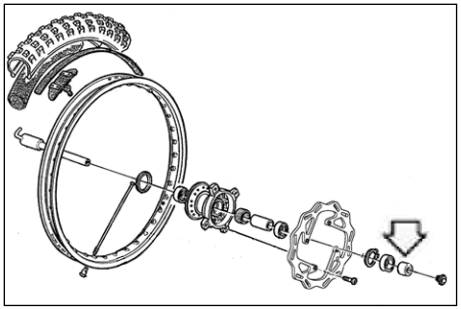
RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

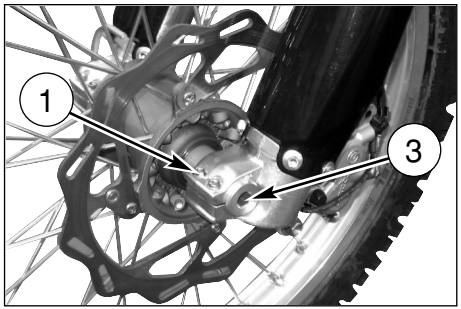
Montare il distanziale sinistro sul mozzo ruota.
Inserire la ruota tra gli steli della forcella facendo in modo che il disco freno si inserisca nella pinza.

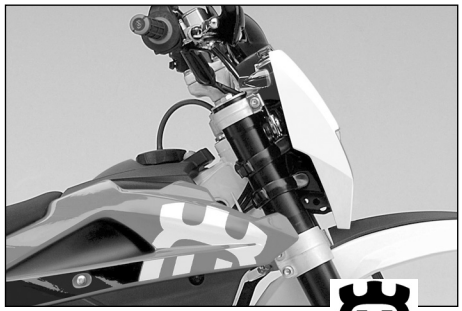
Inserire dal lato destro il perno ruota (2) precedentemente ingrassato e batterlo fino a battuta sullo stelo sinistro; mentre si esegue questa operazione, è bene far girare la ruota. Avvitare la vite (3) sul lato sinistro della forcella SENZA bloccarla.
A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella. Bloccare: le viti (1) sullo stelo destro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), la vite (3) sul lato sinistro (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) e le viti (1) sullo stelo sinistro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).
Verificare che il disco freno scorra fra le pastiglie della pinza senza resistenza.

NOTA
Dopo aver rimontato la ruota, agire sulla leva di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.







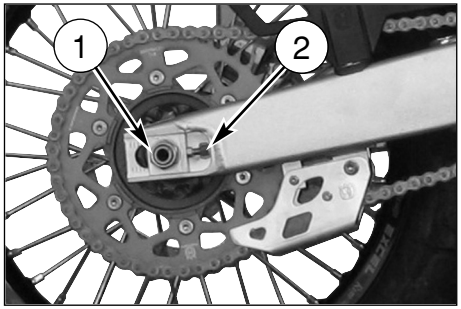


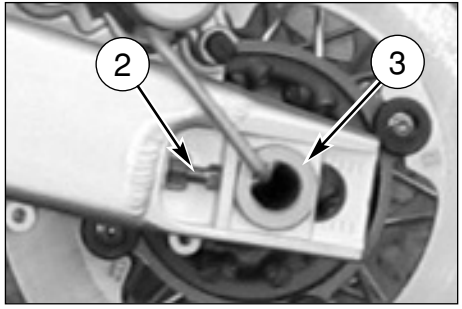
SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Svitare il dado (1) del perno ruota (3) e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

NOTE

Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.
Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.
Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.





PNEUMATICI

Abbiate cura di tenere i pneumatici gonfiati sempre alla giusta pressione che deve corrispondere a quella indicata a pag. 8. Effettuate la sostituzione del pneumatico qualora l'usura fosse superiore a quanto riportato nella tabella sottostante.

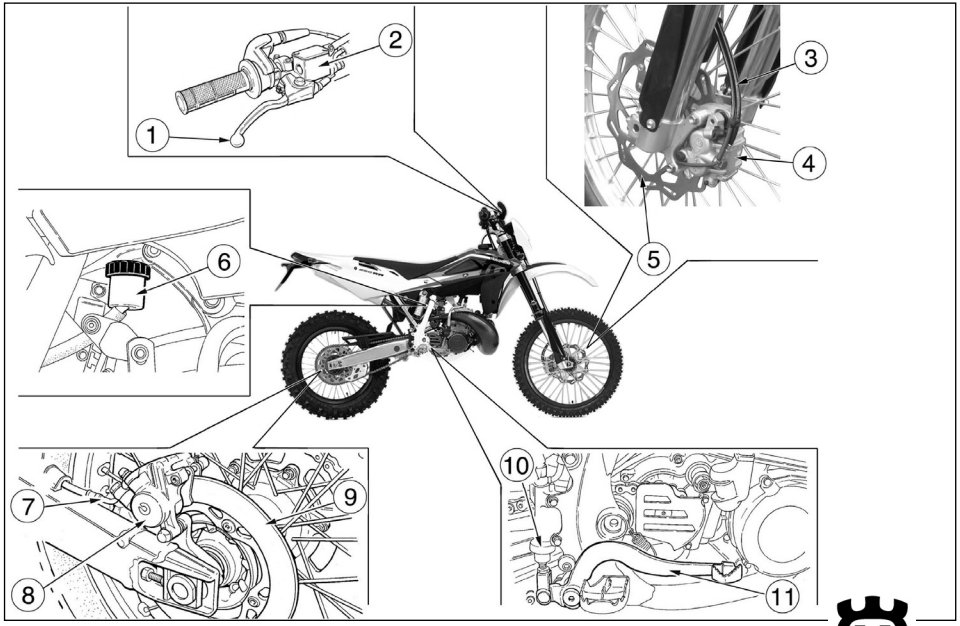
ALTEZZA MINIMA
DEL BATTISTRADA

ANTERIORE	3 mm
POSTERIORE	3 mm

FRENI

I principali componenti dei due impianti sono: la pompa freno con relativa leva (anteriormente) o pedale (posteriormente), la tubazione, la pinza ed il disco.

LEGENDA
1. Leva comando freno anteriore
2. Pompa freno anteriore con serbatoio olio
3. Tubazione anteriore
4. Pinza freno anteriore
5. Disco freno anteriore
6. Serbatoio olio freno posteriore
7. Tubazione posteriore
8. Pinza freno posteriore
9. Disco freno posteriore
10. Pompa freno posteriore
11. Pedale comando freno posteriore

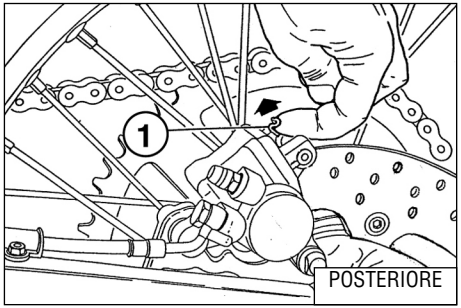


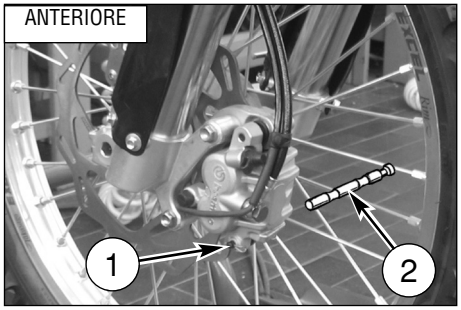
SMONTAGGIO PASTIGLIE FRENO

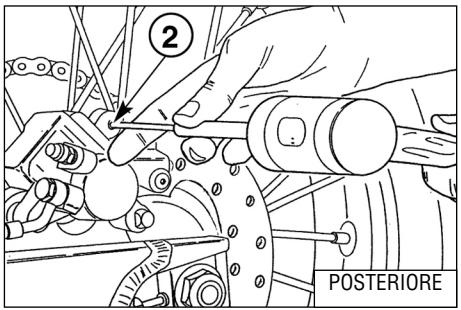
- Rimuovere le mollette 1.
- Sfilare i perni 2.
- Rimuovere le pastiglie.

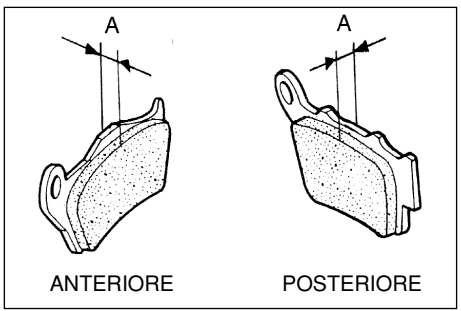
ATTENZIONE!
Non azionare la leva o il pedale freno mentre si tolgono le pastiglie.

USURA PASTIGLIE
Controllare l'usura delle pastiglie.
Il limite di servizio"A" é: 3,8 mm .
Se detto limite é stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.









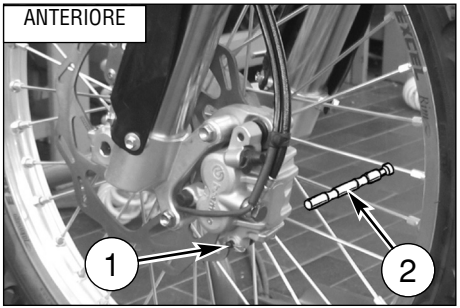
PULIZIA PASTIGLIE

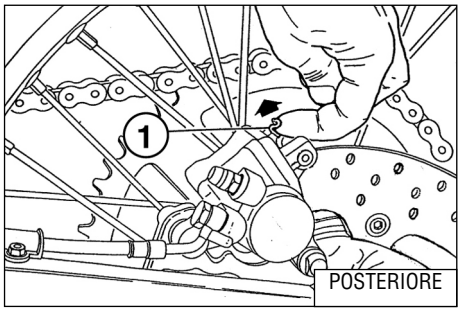
Accertarsi che non ci siano tracce di fluido freni o di olio sulle pastiglie o sui dischi. Pulire le pastiglie o i dischi da eventuali tracce di fluido o olio con alcool. Sostituire le pastiglie se non é stato possibile pulirle in modo soddisfacente.

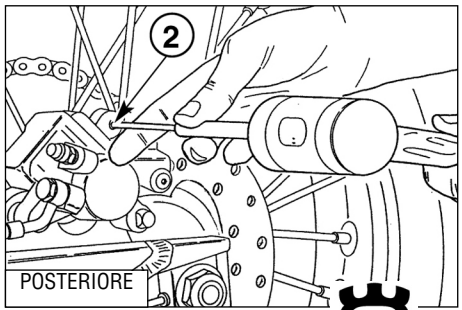
MONTAGGIO PASTIGLIE

- Montare le nuove pastiglie freno.
- Rimontare i due perni (2) e le relative mollette (1).

ATTENZIONE!
Non guidare il motociclo fino a quando la leva o il pedale freno non saranno del tutto efficienti. Pompare la leva o il pedale freno fino a portare le pastiglie a contatto dei dischi. Il freno non funzionerà al primo tentativo di azionamento sulla leva o sul pedale.







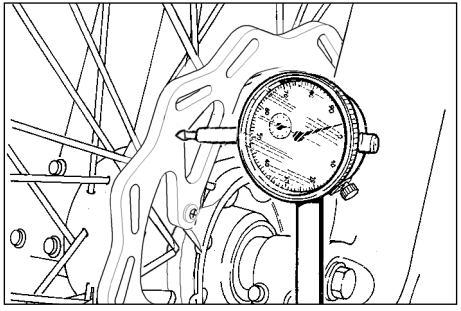
USURA DISCO FRENO

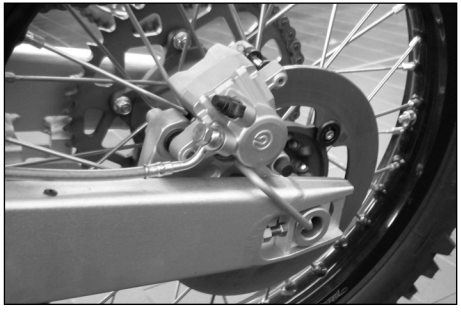
Rilevare lo spessore di ogni disco nel punto di maggiore usura.
Sostituire il disco se l'usura ha superato il limite previsto.

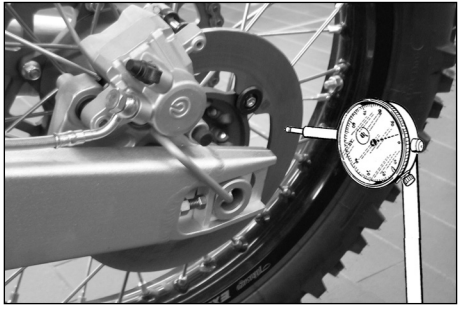
Spessore Disco

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore	3 mm	2,5 mm
Posteriore	4 mm	3,5 mm

SFARFALLAMENTO DISCO
Misurare lo sfarfallamento del disco. Il limite di servizio per entrambi i dischi é di 0,15 mm.
Sostituire il disco se lo sfarfallamento é superiore al limite di usura.

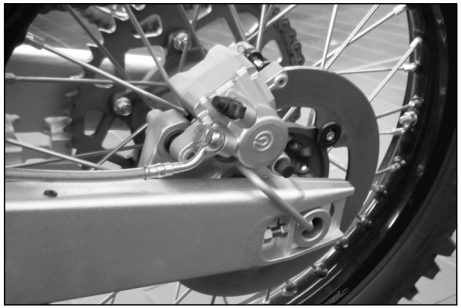






PULIZIA DISCO

Una scarsa efficienza di frenata può anche essere causata dalla presenza di olio sul disco. Olio o grasso sul disco possono essere eliminati mediante un solvente ad alto indice di infiammabilità come acetone o prodotti similari.



SOSTITUZIONE FLUIDO

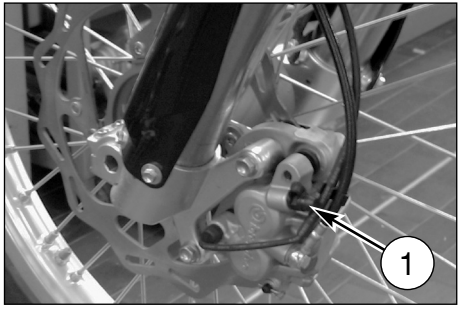
Il fluido freni deve essere controllato e sostituito in accordo con la Tabella di Manutenzione o nel caso fosse stato contaminato da sporcizia o acqua. Non sostituire il fluido sotto la pioggia o con vento intenso.

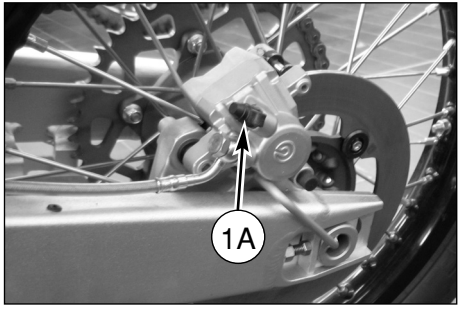
AVVERTENZA!

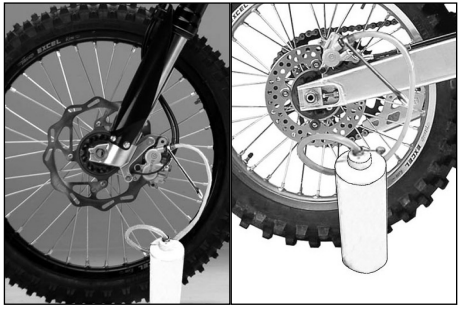
- ***Usare solamente fluido freni prelevato da contenitore sigillato (DOT 4). Non usare mai fluido già utilizzato.**
- ***Non permettere che agenti contaminanti quali sporcizia, acqua etc. entrino nel serbatoio.**
- ***Per evitare rischi di contaminazioni del fluido, non lasciare il serbatoio olio senza coperchio.**
- ***Maneggiare con cura il fluido per non danneggiare le parti verniciate.**
- ***Non mischiare due tipi differenti di fluido. Ciò provocherebbe l'abbassamento del punto di ebollizione e potrebbe portare all'inefficienza del freno o al deterioramento delle parti in gomma .**

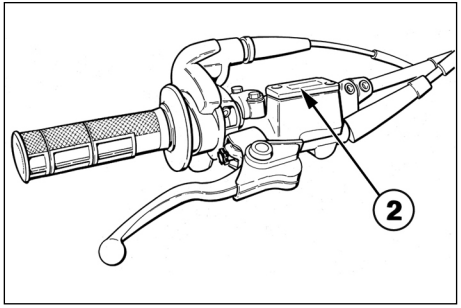
Per effettuare la sostituzione, procedere nel modo seguente:

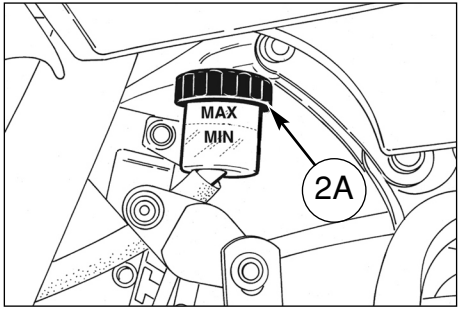
- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Togliere il coperchio (2) o (2A) del serbatoio fluido ed il soffietto in gomma.
- Allentare la valvola di spurgo sulla pinza.





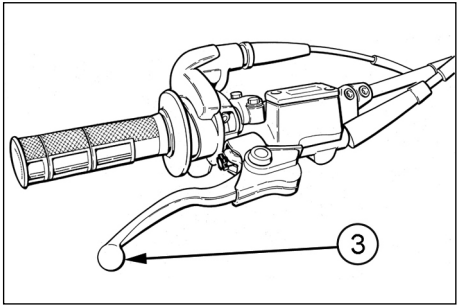


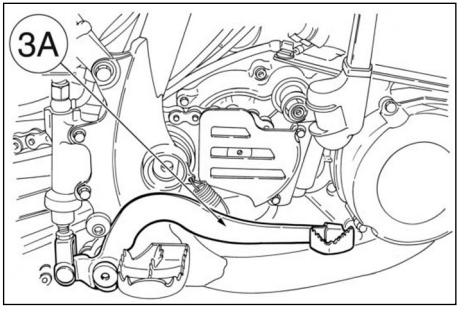


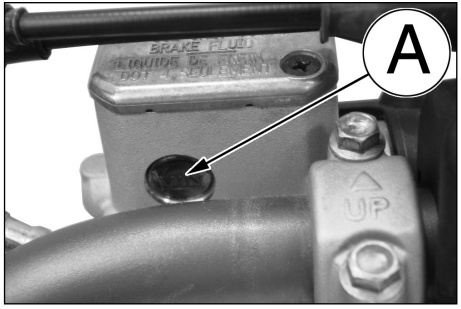


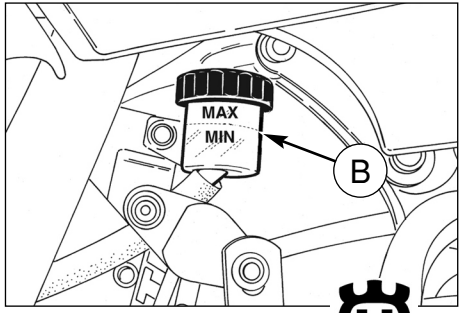
- Pompare con la leva freno (3) o il pedale freno (3A) in modo da evacuare completamente il fluido.
- Chiudere la valvola di spurgo e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Aprire la valvola di spurgo, azionare la leva o il pedale, chiudere la valvola con leva o pedale ancora premuti rilasciando velocemente questi ultimi.
- Ripetere questa operazione sino a quando l'impianto è completamente pieno ed il fluido chiaro inizia a uscire dal tubo di plastica: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.
- Ripristinare il livello (A) o (B) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio del serbatoio.

Dopo aver effettuato la sostituzione del fluido è necessario procedere allo spurgo dell'impianto come descritto alle pagine 46 e 48.



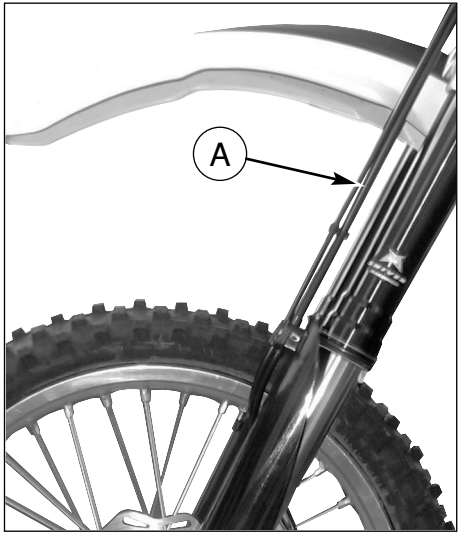


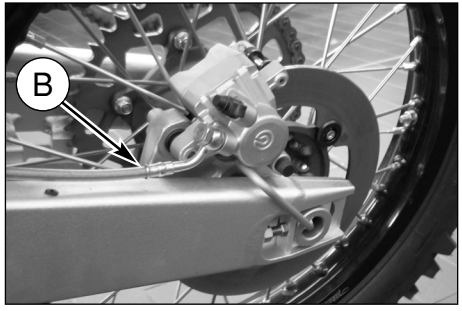




ATTENZIONE!
Il fluido freni intacca velocemente le superfici verniciate, pertanto ogni sua traccia deve essere immediatamente rimossa .
*** Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi.**
In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A)e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.

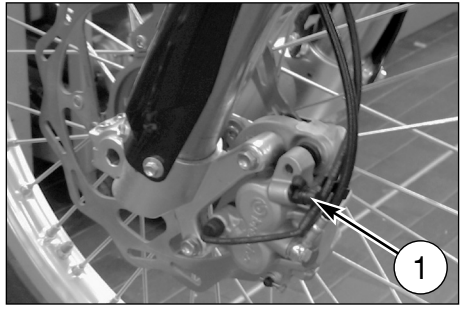




SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica. Procedere nel modo seguente.

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore (accertarsi che durante l'intera operazione l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido).



- Togliere il coperchio (2) del serbatoio fluido, il soffietto in gomma e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Allentare la valvola di spurgo ed azionare ripetutamente la leva (3) sino a quando si noterà, dal tubetto trasparente, la fuoriuscita di fluido chiaro e senza bolle: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.
- Ripristinare il livello (A) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio (2) del serbatoio.

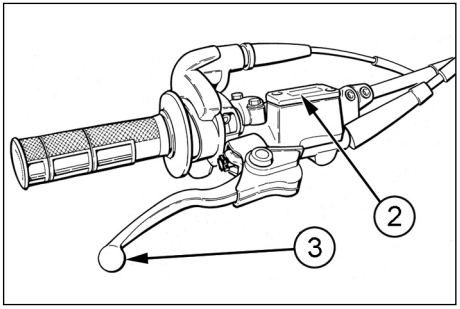
ATTENZIONE!
Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.
Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

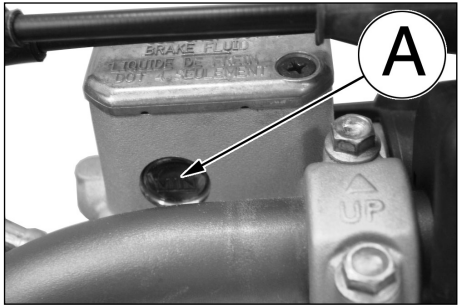
Il liquido freni è corrosivo. In caso di contatto con gli occhibagnare abbondantemente con acqua.

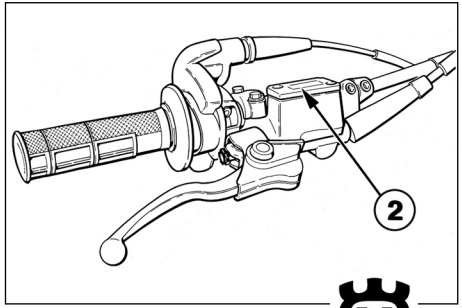
Durante lo spurgo dell'impianto il manubrio del motociclo deve essere girato verso sinistra. In questo modo il serbatoio pompa risulterà più alto, facilitando l'operazione di spurgo del circuito frenante.

Nel caso il motociclo, durante una gara, subisca delle cadute, oppure in seguito a riparazioni di officina, manifesti elasticità della corsa della leva freno con conseguenti carenze dell'azione frenante, sarà opportuno ripetere lo spurgo del circuito come sopra descritto.

Lo spurgo non elimina completamente l'aria presente nel circuito; le piccole quantità rimanenti si eliminano automaticamente durante un breve periodo d'uso del motociclo; ciò comporta una minore elasticità e corsa della leva di comando.







SPURGO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa del pedale diventa lunga ed elastica.
Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

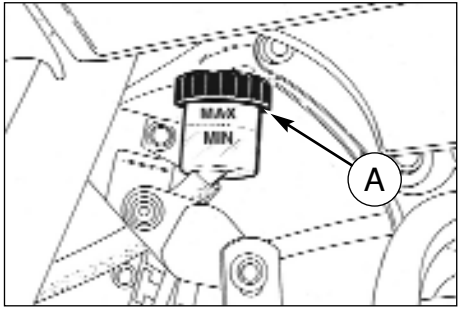
- Rimuovere il coperchio (A) del serbatoio, la membrana e riempire con fluido (DOT 4).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo (1) della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Abbassare completamente il pedale (2).
- Allentare la valvola di spurgo lasciando fuoriuscire il fluido (all'inizio uscirà solamente aria), poi chiudere leggermente la valvola.
- Rilasciare il pedale ed attendere qualche secondo prima di ripetere l'operazione sino a quando dal tubetto uscirà solo fluido.
- Bloccare la valvola di spurgo alla coppia prescritta e controllare il livello (B) del fluido nel serbatoio prima di rimontare il coperchio (1).

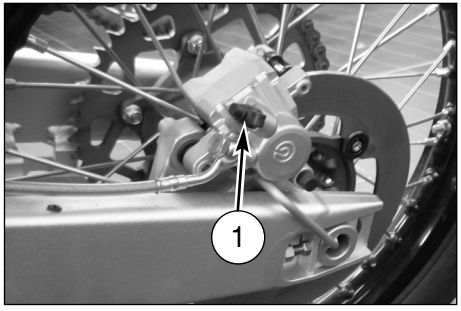
Se l'operazione di spurgo é stata eseguita correttamente la corsa del pedale non risulterà elastica.
In caso contrario, ripetere l'operazione.

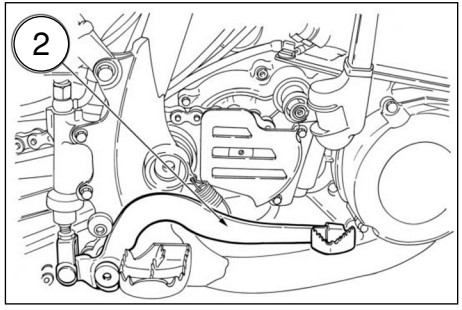
NOTA

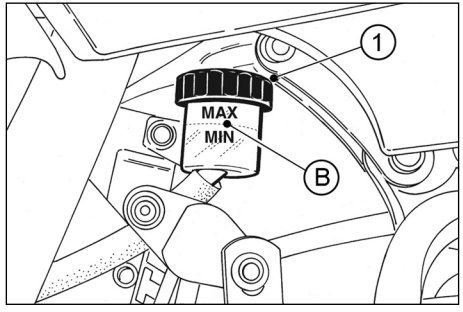
Qualora, a causa di una caduta durante una competizione o dopo una riparazione, si riscontrasse elasticità della corsa della leva o del pedale freno con conseguente diminuzione dell'efficienza frenante, dovrà essere ripetuto lo spurgo del circuito come precedentemente descritto.

ATTENZIONE!
Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.
Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).









SILENZIATORE DI SCARICO

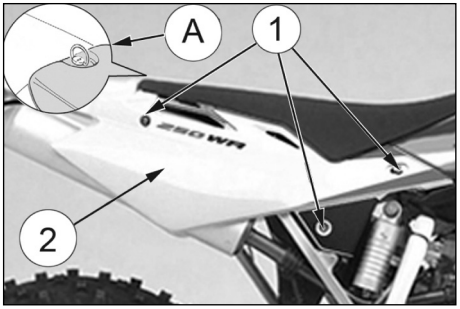
Il silenziatore riduce la rumorosità di scarico ma è anche parte integrante dell'impianto di scarico e come tale le sue condizioni influiscono sulle prestazioni del motociclo. Il marcato aumento della rumorosità di scarico è indice di deterioramento del materiale fonoassorbente posto sul tubo forato all'interno del silenziatore.

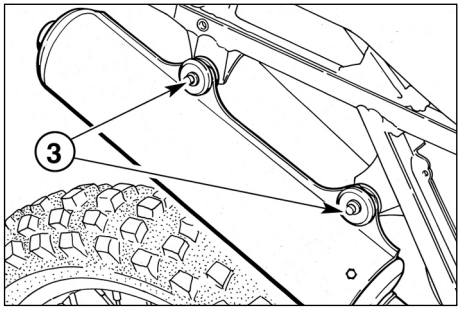
AVVERTENZA*: Controllare il materiale fonoassorbente ad ogni gara e sostituirlo, se necessario.

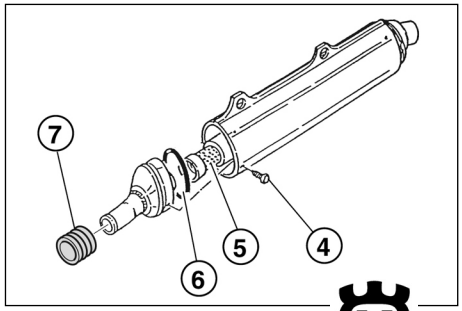
SOSTITUZIONE MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE

Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (A) di fissaggio, svitare le viti (1) e togliere il pannello laterale destro (2). Rimuovere le due viti (3) che fissano il silenziatore di scarico. Liberare il silenziatore dal manicotto di unione al tubo di scarico. Togliere le viti (4), estrarre il tubo interno (5) ed effettuare la sostituzione del materiale fonoassorbente. Verificare l'usura dell'anello OR (6) e, se necessario, sostituirlo. Agire analogamente anche per il manicotto (7) di unione del silenziatore al tubo di scarico.

Nota*: Se fosse difficoltoso rimuovere il silenziatore, aiutarsi nell'operazione battendo leggermente con un martello in gomma o in plastica.







REVISIONE RUOTE

Le tabelle sono riportate mostrando i tipi di controllo a cui devono essere sottoposti cerchio e perno ruota.

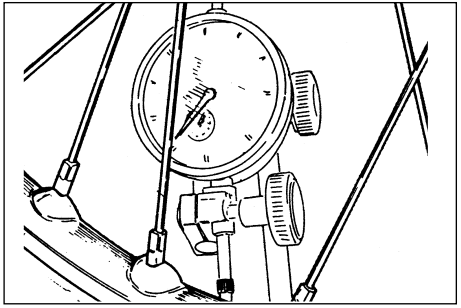
Nota*: se il cerchio è eccessivamente piegato, deve essere sostituito.

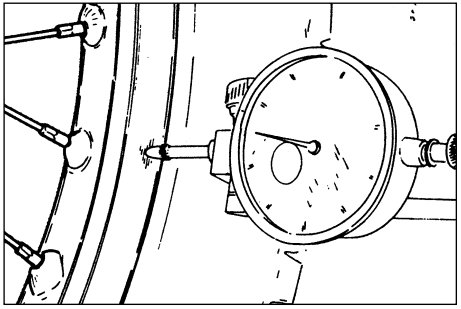
DEFORMAZION E CERCHIO

	STANDARD	LIMITE MAX.
Sbandamento laterale	meno di 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Eccentricità	meno di 0,8 mm	

RAGGI RUOTA

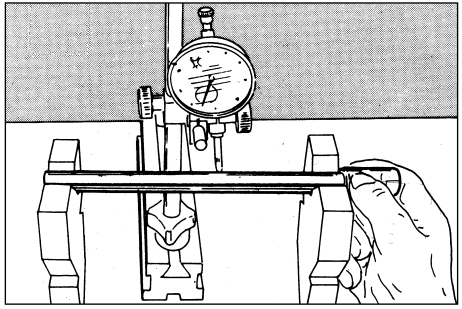
Accertarsi che tutti i nippli siano ben stretti e, se necessario, serrarli nuovamente. Una tensione insufficiente pregiudica la stabilità del motociclo; per effettuare un controllo immediato, è sufficiente battere i raggi con una punta metallica (ad esempio quella di un cacciavite): un suono vivo è indice di serraggio corretto, un suono sordo indica che è necessario un nuovo serraggio.

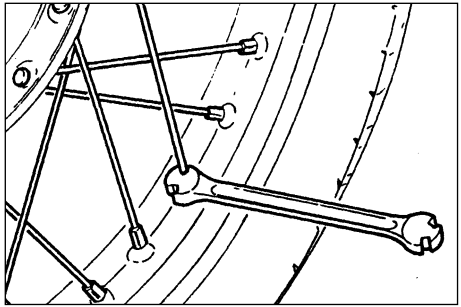




PIEGATURA PERNO RUOTA

Se il valore della piegatura supera il limite max. consentito, raddrizzare il perno o sostituirlo.
Se il perno non può essere raddrizzato entro il valore di limite max. prescritto (0,2mm), sostituirlo.

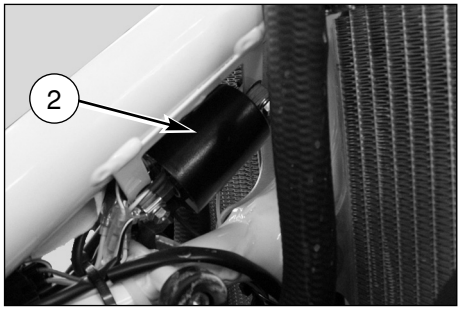


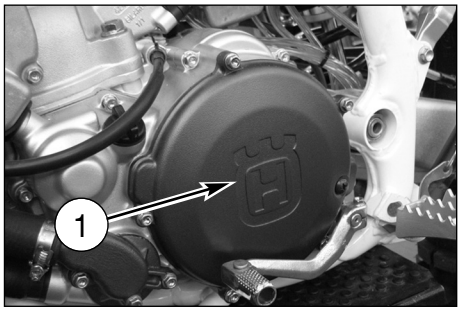


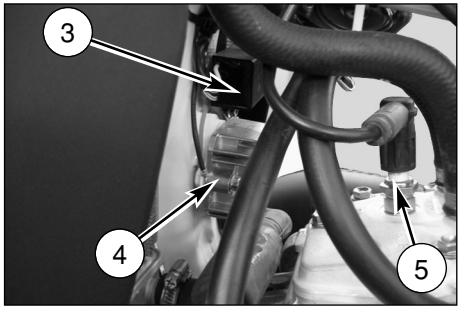
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI

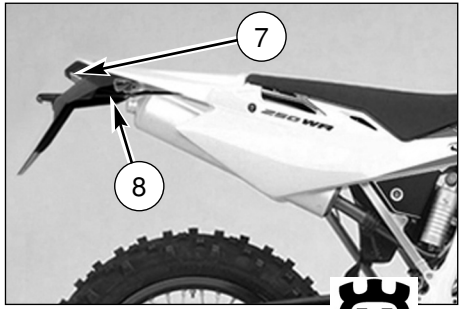
L'impianto di accensione è composto dai seguenti elementi:
- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina elettronica (2) sotto il serbatoio carburante;
- Centralina elettronica (3) sotto il serbatoio carburante;
- Regolatore di tensione (4) fissato sul telaio, tra i due radiatori;
- Candela accensione (5) sulla testa cilindro;

L'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi:
- Dispositivo intermittenza lampeggiatori sotto il portafaro anteriore;
- Proiettore (6) con lampada alogena biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione da 12V-5W;
- Fanale posteriore (7) con lampada segnalazione arresto da 12V-21W lampada luce di posizione 12V-5W;
- Indicatori di direzione (8) da 12V-10W;







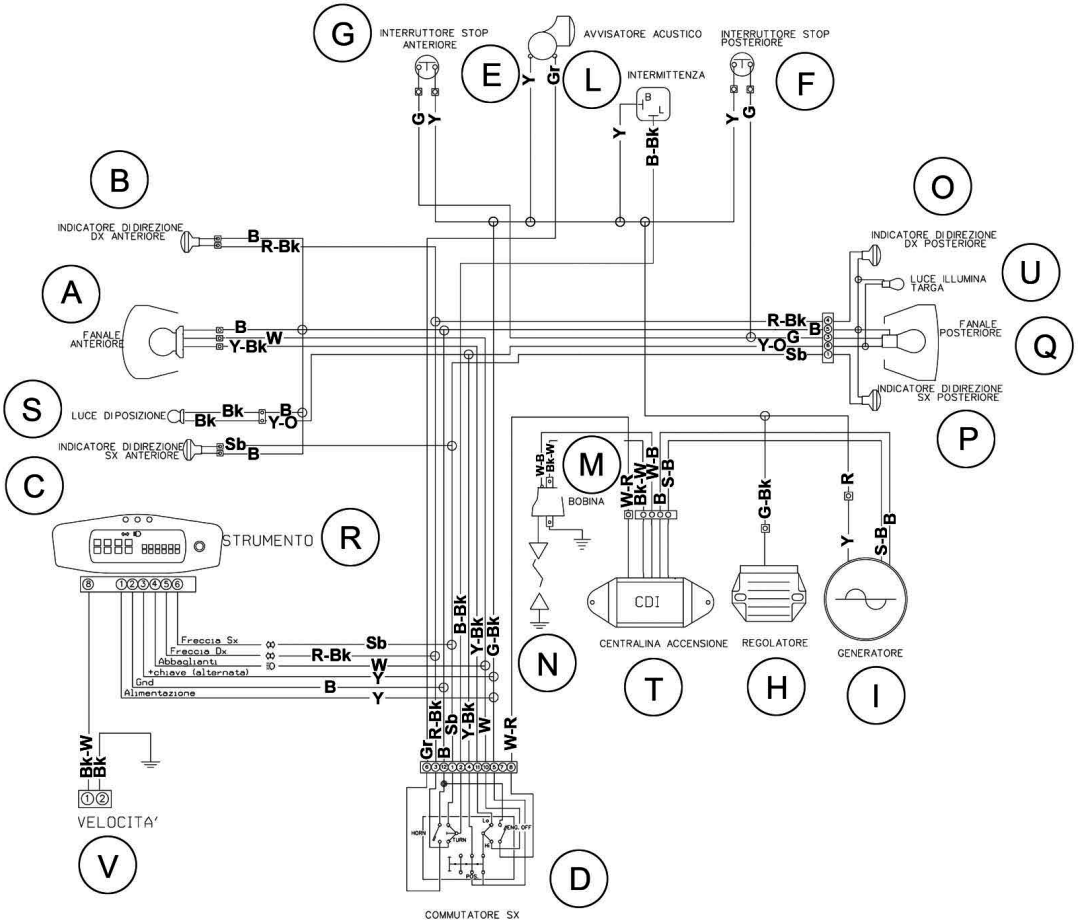


Legenda colore cavi

B	Blu
Bk	Nero
Br	Marrone
G	Verde
Gr	Grigio
O	Arancio
Pk	Rosa
R	Rosso
Sb	Azzurro
V	Viola
W	Bianco
Y	Giallo

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO

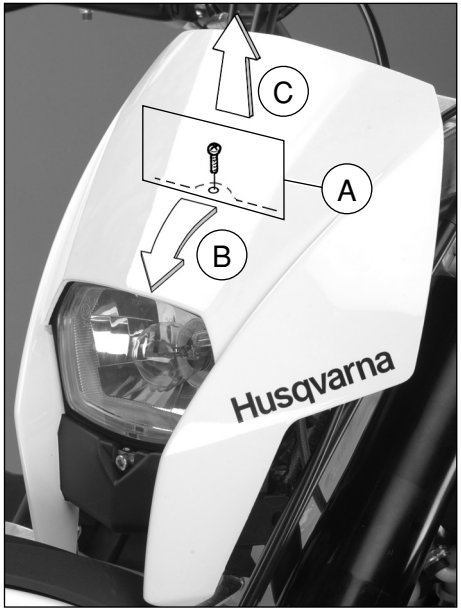
A. Proiettore anteriore
B. Indicatore di direzione anteriore destro
C. Indicatore di direzione anteriore sinistro
D. Commutatore sinistro
E. Avvisatore acustico
F. Interruttore stop posteriore
G. Interruttore stop anteriore
H. Regolatore di tensione
I. Alternatore
L. Intermittenza indicatori di direzione
M. Bobina A.T.
N. Candela accensione
O. Indicatore di direzione posteriore destro
P. Indicatore di direzione posteriore sinistro
Q. Fanalino posteriore
R. Strumento
S. Luce di posizione
T. Centralina elettronica
U. Luce targa
V. Sensore velocità

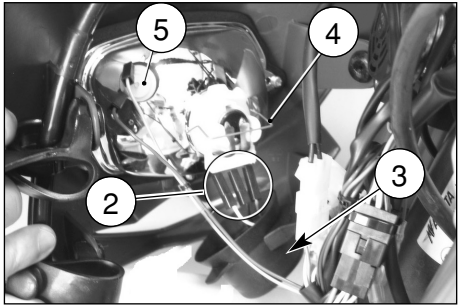

G
INTERRUTTORE STOP ANTERIORE
E
AVVISATORE ACUSTICO
L
INTERMITTENZA
INTERRUTTORE STOP POSTERIORE
F
B
INDICATORE DI DIREZIONE DX ANTERIORE
A
FANALE ANTERIORE
S
LUCE DI POSIZIONE
INDICATORE DI DIREZIONE SX ANTERIORE
C
STRUMENTO
R
Freccia Sx
Freccia Dx
Abbaglianti
+chiave (alternata)
Gnd
Alimentazione
VELOCITA'
V
O
INDICATORE DI DIREZIONE DX POSTERIORE
U
LUCE ILLUMINA TARGA
Q
FANALE POSTERIORE
INDICATORE DI DIREZIONE SX POSTERIORE
P
M
BOBINA
CDI
CENTRALINA ACCENSIONE
T
N
REGOLATORE
H
G-Bk
GENERATORE
I
COMMUTATORE SX
D

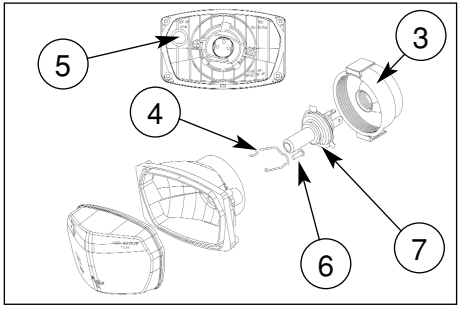
SOSTITUZIONE LAMPADINE PROIETTORE

Per accedere alle lampadine del proiettore, occorre procedere nel modo seguente:
- togliere la vite di fissaggio superiore del portafaro al supporto strumento (A);
- spostare in avanti il portafaro (B) e tirarlo verso l'alto (C) per sganciarlo dai due supporti inferiori;
- rimuovere ilportafaro;
- togliere il connettore (2) della lampada biluce (7) e la cuffia (3) in gomma;
- togliere la vite (6);
- sganciare la molletta (4) di tenuta e rimuovere la lampada.

Per sostituire la lampada della luce di posizione (5) è sufficiente sfilarla dalla calotta interna.
Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.







SOSTITUZIONE LAMPADA FANALE POSTERIORE

Rimuovere le due viti (1) all'interno del parafango posteriore e la lente (2).

Spingere la lampadina (3) verso l'interno, ruotarla in senso antiorario e rimuoverla dal portalampada.

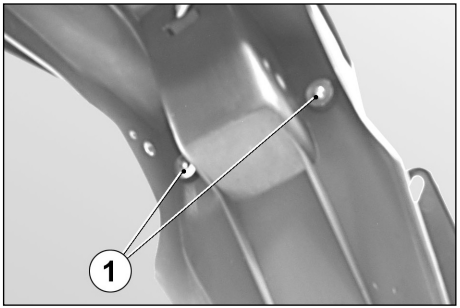
Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

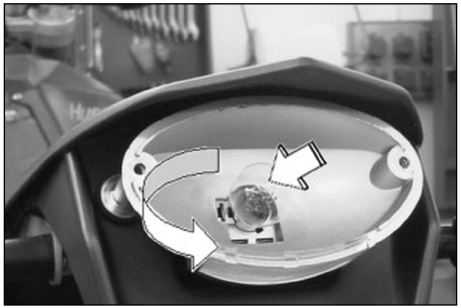
NOTA: fare attenzione a non serrare eccessivamente le viti.

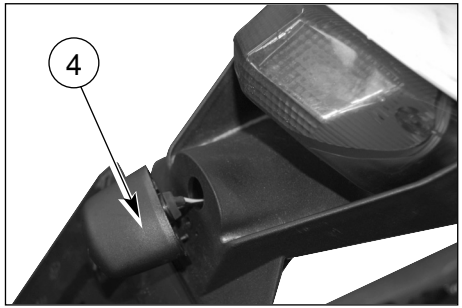
SOSTITUZIONE LAMPADA LUCE TARGA

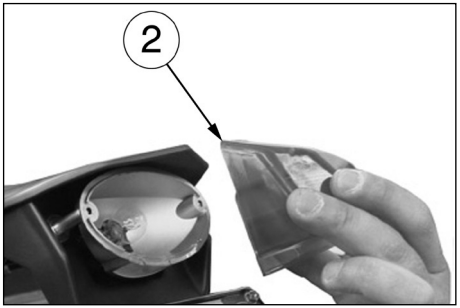
Rimuovere il supporto della luce targa (4) sfilandolo dalla coda del veicolo. Estrarre il portalampada con la lampadina dal supporto. Ruotare la lampadina (5) per sfilarla dal portalampada.

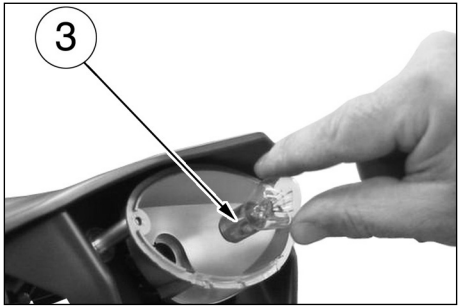
Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

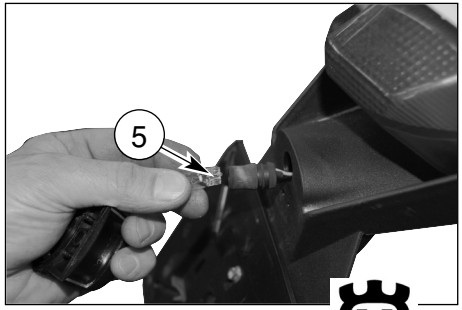










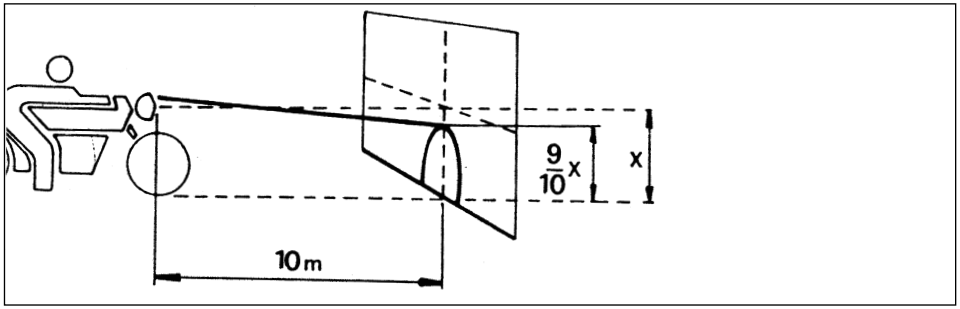


REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE

Per controllare se il fanale è orientato nel modo corretto mettere il motociclo, con in pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale.
Di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri, tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale ed una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.

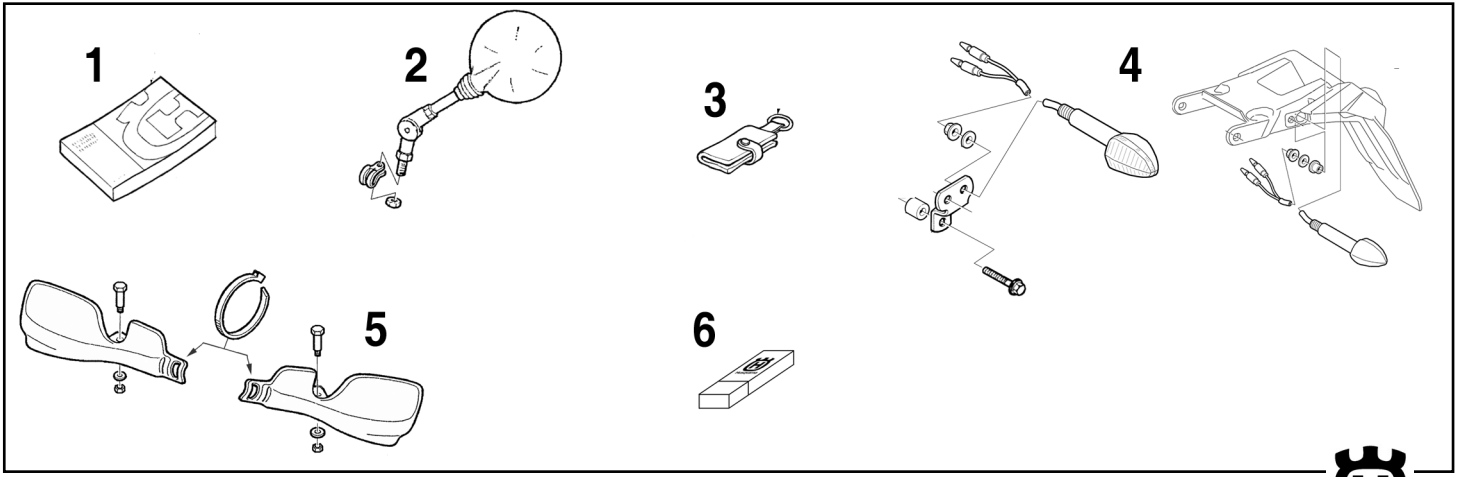
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.
Accendendo la luce abbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

L'eventuale rettifica dell'orientamento si può effettuare agendo sulla vite (1) per abbassare o alzare il fascio luminoso.



DOTAZIONE

Pos.	N. Codice	DENOMINAZIONE
1	8000H1604	MANUALE RAPIDO MULTILINGUA (1)
2	8A0065437	SPECCHIETTO RETROVISORE SX (1)
	8B0065437	SPECCHIETTO RETROVISORE DX (1)
3	800097615	PORTACHIAVI HUSQVARNA (1)
4	8000H1374	KIT INDICATORI DI DIREZIONE (1)
5	80A0A6210	KIT PARAMANI
6	8000H2124	MEMORIA “USB”

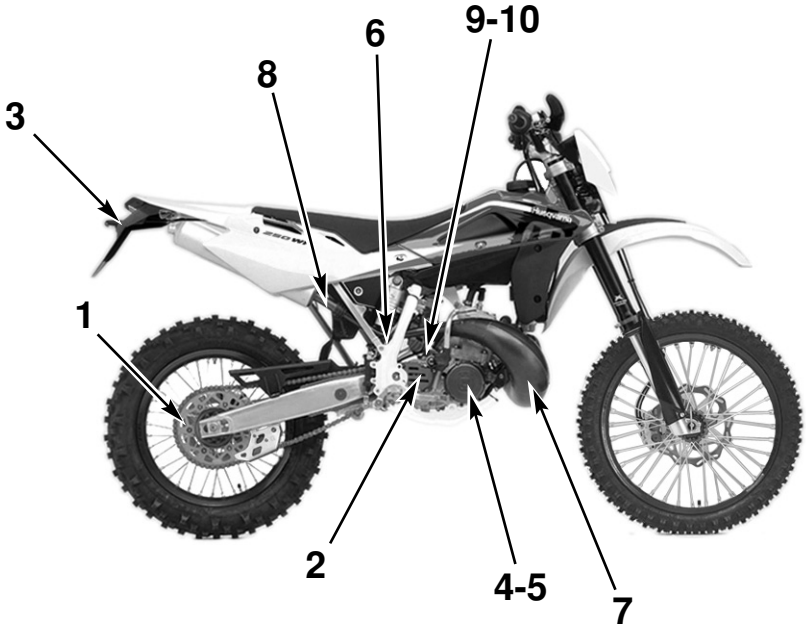


PARTI OPTIONAL

Pos.	N. Codice	DENOMINAZIONE	MODELLI
1*	8A0096837	CORONA DENTATA Z=47 (1)	WR 250-WR 300
	8B0096837	CORONA DENTATA Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	CORONA DENTATA Z=49 (1)	WR 250-WR 300
	8D0096837	CORONA DENTATA Z=50 (1)	WR 250-WR 300
2*	800063829	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=14 (1)	WR 250-WR 300
	800063830	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=15 (1)	WR 250-WR 300
3*	8000B1641	ASS.PORTATARGA RACING (1)	WR 250-WR 300
4	800094853	KIT GUARNIZIONI MOTORE (1)	WR 250-WR 300
5	800099893	KIT ANELLI TENUTA MOTORE (1)	WR 250-WR 300
6	8000H0076	MOLLA AMMORTIZZATORE (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250-WR 300
7*	8B00A0144	TUBO DI SCARICO (1)	WR 250
	8000H0678	TUBO DI SCARICO (1)	WR 300
8*	800092788	MANICOTTO SILENZIATORE (1)	WR 250-WR 300
9*	8000H1011	KIT CARBURATORE (1)	WR 250
	8000H1013	KIT CARBURATORE (1)	WR 300
10*	8000H1012	KIT GETTI CARBURATORE (1)	WR 250
	8000H1014	KIT GETTI CARBURATORE (1)	WR 300

*: Per uso agonistico

PARTI OPTIONAL



APPENDICE

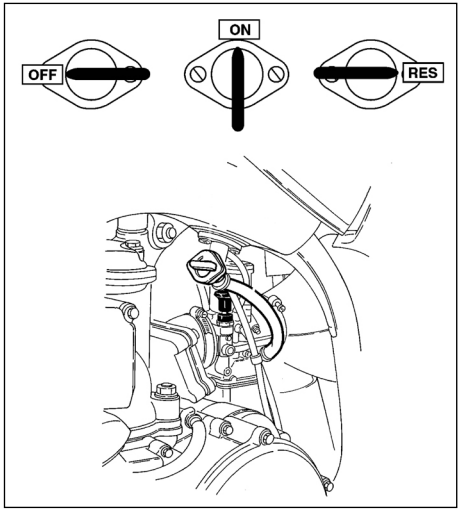
VERIFICHE DOPO LA GARA

Dopo la gara, pulire il motociclo come sottoriportato poi ispezionare il veicolo ponendo particolare attenzione ai punti indicati nella Tabella "MANUTENZIONE" (Appendice A) come filtro aria, carburatore, freni etc. Effettuare una lubrificazione generale ed eventualmente le registrazioni necessarie.

INATTIVITA' PROLUNGATA

Dovendo lasciare inattivo il motociclo per un certo periodo di tempo, effettuare la seguente preparazione:

- Pulire completamente il motociclo.
- Scaricare il carburante dal serbatoio vuotando anche la vaschetta del carburatore (il carburante, se lasciato a lungo, si deteriora).



ATTENZIONE

Non disperdere il carburante eliminato nell'ambiente e far girare il motore all'aria aperta, non in ambienti chiusi.

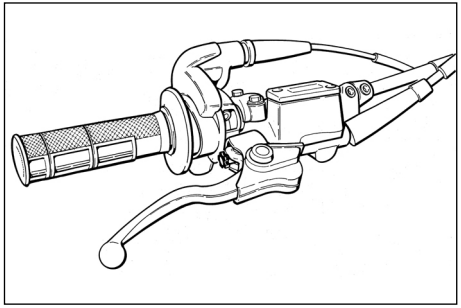
- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- Per evitare la formazione di ruggine spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate. Evitare che le parti in gomma o i freni entrino a contatto con l'olio.
- Porre il motociclo su un supporto o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (nel caso non si potesse procedere in questo modo, mettere delle assi sotto le ruote per evitare che i pneumatici rimangano a contatto con l'umidità).
- Mettere una busta di plastica sopra il tubo di scarico per evitare che entri umidità.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

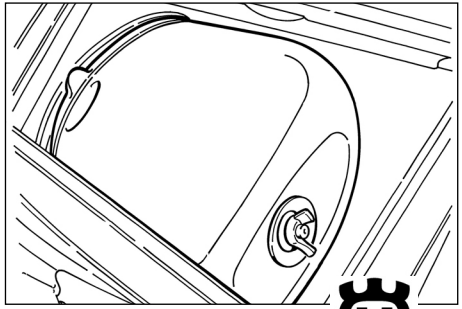
Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:

- Accertarsi che la candela sia serrata .
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per circa 5 minuti per scaldare l'olio, dopodichè scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter (pagina 19).
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Controlli e Registrazioni" (Appendice A).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Lubrificazione" (Appendice A).

PULIZIA
RACCOMANDAZIONE IMPORTANTE

Premesso che, prima del lavaggio del motociclo, è necessario proteggere opportunamente dall'acqua le seguenti parti:
a) Apertura posteriore dello scarico;
b) Leve frizione e freno anteriore, manopole, commutatori sul manubrio;
c) Aspirazione filtro aria;
d) Testa di sterzo forcella, cuscinetti ruote;
e) Leveraggi sospensione posteriore.

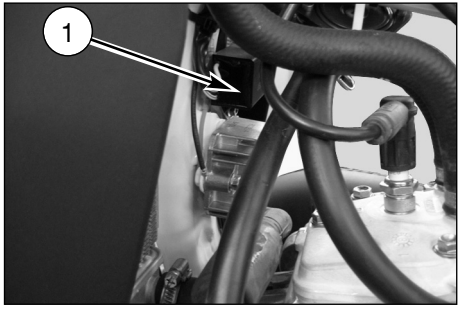




È necessario EVITARE ASSOLUTAMENTE CHE GETTI D'ACQUA O D'ARIA AD ALTA PRESSIONE vengano a contatto con le PARTI ELETTRICHE, specialmente la centralina elettronica (1).

Dopo il lavaggio:
- Lubrificare i punti riportati nella "tabella di manutenzione" (Appendice A).
- Avviare il motore e farlo girare per 5 minuti.
- Prima di guidare il motociclo, provare i freni.

ATTENZIONE* : Non lubrificare o passare cera sui dischi freno per non provocare una perdita di efficienza dell'impianto frenante con conseguente rischio di incidente. Pulire il disco con solventi tipo acetone.



OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Olio motore	Controllo livello	❑
Olio miscela benzina	Controllo livello	❑ ❆
Liquido di raffreddamento	Controllo / Ripristino livello	❑
Impianto raffreddamento	Controllo perdite	❑
Elettroventole	Controllo funzionamento	❑ ❆ ❆
Candele	Controllo / Sostituzione	❑
Corpo farfallato / Carburatore	Controllo e Regolazione	❑
Fluido freni e frizione	Controllo livello	❑
Freni / Frizione	Controllo funzionalità	❑
Freni / Frizione	Controllo circuito	❑
Comando acceleratore	Controllo funzionalità	❑
Comando acceleratore	Verifica/regolazione gioco	❑
Comando starter	Controllo funzionalità	❑
Trasmissioni e com. fless.	Controllo / Regolazione	❑
Catena di trasmissione	Controllo / Regolazione	❑

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Pneumatici	Controllo pressione	❑
Cavalletto laterale	Controllo funzionalità	❑
Interrutt. cavall. laterale	Controllo funzionalità	❑
Impianto elettrico	Controllo funzionalità	❑
Strumentazione	Controllo funzionalità	❑
Luci / segnali visivi	Controllo funzionalità	❑
Avvisatore acustico	Controllo funzionalità	❑
Fanale anteriore	Controllo funzionalità	❑
Interruttore accensione	Controllo funzionalità	❑
Serrature	Controllo funzionalità	❑
Serraggio viti e dadi	Controllo / serraggio	❑
Fascette stringitubo	Controllo / serraggio	❑
Lubrificazione generale		❑
Collaudo generale		❑

❆ : presenti solo sui motocicli con motore a 2 tempi

❆❆ : presente solo su alcuni modelli

INDICE ALFABETICO

Pagina

A
Accensione 7
Arresto del motociclo 18
Arresto del motore 18
Avviamento motore 17

B
Bloccasterzo 13

C
Candela accensione 7
Carburante 10
Carburatore 7
Catena trasmissione secondaria 7
Cavalletto laterale 9
Comando cambio 15
Comando freno anteriore 13
Comando freno posteriore 14
Comando frizione 14
Comando gas 13
Commutatore sul manubrio 14
Componenti elettrici 51
Controlli durante il rodaggio 16
Controlli preliminari 16
Controllo candela 23
Controllo filtro aria 24
Controllo livello fluido freno ant. 26
Controllo livello fluido freno post. 27
Controllo livello olio cambio 19
Controllo livello refrigerante 19
Controllo usura catena, pignone, corona 34
Corona posteriore 7

F
Forcella anteriore 7
Freni 39
Frizione 7

I
Inattività prolungata 60

L
Liquido di raffreddamento 8
Livello olio forcella 29
Lubrificazione catena 34
Lubrificazione motore. 8

M
Modifica posizione manubrio 30
Montaggio pastiglie freno 41

N
Numero identificazione motociclo 5

P
Piegatura perno ruota 50
Pignone uscita cambio 7
Pneumatici 8, 39
Premessa importante 3
Pulizia disco freno 43
Pulizia filtro aria 24
Pulizia generale 61
Pulizia pastiglie 41

R
Raggi ruota 50
Registrazione carburatore 21
Registrazione catena trasmissione secondaria 33
Registrazione fanale anteriore 56
Registrazione freno idraulico ammortizzatore 32
Registrazione frizione 22
Registrazione minimo 21
Registrazione precarico molla ammortizzatore 31
Regolatore di tensione 23
Regolazione cavo comando gas 21
Regolazione delle sospensioni in base a particolari condizioni della pista 28
Regolazione forcella 29
Regolazione gioco cuscinetti di sterzo 25
Regolazione leva comando freno anteriore 26
Regolazione posizione pedale freno posteriore 27
Revisione ruote 50
Riempimento impianti frenanti 44
Rodaggio 16
Rubinetto carburante 10
Ruote 8, 36

S
Schema elettrico 52, 53
Sfarfallamento disco freno 42
Silenziatore di scarico 49
Smontaggio pastiglie freno 40
Smontaggio dei particolari 3
Smontaggio ruota anteriore 36
Smontaggio ruota posteriore 38
Sostituzione fluido freni 44
Sostituzione lampadine proiettore 54
Sostituzione lampada fanale posteriore 55
Sostituzione lampada luce targa 55
Sostituzione olio cambio 19
Sostituzione refrigerante 20
Spie 11
Spurgo impianto frenante anteriore 46-47
Spurgo impianto frenante posteriore 48
Starter carburatore 10
Strumento digitale 11

U
Ubicazione comandi 6
Usura disco freno 42
Usura pastiglie freno 40

V
Verifiche dopo la gara 60

ENGLISH

Husqvarna

PRESENTATION

Welcome to the Husqvarna motorcycling Family!
Your new Husqvarna motorcycle is designed and manufactured to be the finest in its field.
The instructions in this book have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care.
Follow the instructions carefully to obtain maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance.
The main work of repair or maintenance requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment.
Your Husqvarna dealer has the facilities, experience and original parts necessary to properly render this valuable service.

This "Owner's Manual" is part and parcel of the motorcycle, hence, this had to remain with the motorcycle even when sold to another user.

This motorcycle uses components designed thanks to systems and state of the art technologies which are thereafter tested in competition.
In competition motorcycles, every detail is verified after each race in order to always guarantee better performance. For correct functioning of the vehicle, it is necessary to follow the maintenance and control table found on Appendix A.

IMPORTANT NOTICES

WR are STREET LEGAL motorcycles (with LIMITED POWER ENGINE); they are guaranteed exempt from functional defects and covered with legal guarantee, if the STANDARD CONFIGURATION is maintained and the suggested maintenance table, shown on Appendix A (page A8) is observed.
If **WR** are transformed in COMPETITION MOTORCYCLES (with FULL POWER ENGINE), the suggested maintenance table for competition use is shown on Appendix A.

ENDURO

IMPORTANT

The reference for recognition of the guarantee will be the MOTORCYCLE CONFIGURATION, as shown below:

A) STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL: with LIMITED POWER ENGINE
B) COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE

This motorcycles was not designed for long trips with the engine always at maximum rpm as can occur whilst travelling on roads or highways. Long trips at full throttle can cause severe damage to the engine.
This motorcycles was not designed for urban use and is not equiped with a cooling fan and thermostat. Long stops at the traffic lights can cause overheating and the boiling of radiator water. This motorcycles is setup for competition use and therefore guarantees maximum performance with the rider alone. It is thereby not recommended to use the vehicle on circuits or off-road with a passenger.

In order to maintain the vehicle's "Guarantee of Functionality", the client must follow the maintenance program indicated in the user's manual by carrying out maintenance checks at authorized HUSQVARNA dealers. The cost for substituting parts and for the labour necessary in order to respect the maintenance plan, is charged to the client.
NOTE: the guarantee is EXTINGUISHED in the case where the motorcycle is rented.

Important Notice

Read this manual carefully and pay special attention to statements preceeded by the following words:

WARNING*: Indicates a possibility of severe personal injury or loss of life if instructions are not followed.
CAUTION*: Indicates a possibility of personal injury or equipment damage if instructions are not followed.
Note*: Gives helpful information.

Parts Replacement

When parts replacement is required, use only Husqvarna ORIGINAL parts.

WARNING*: After an upset, inspect the motorcycle carefully. Make sure that the throttle, brake, clutch and all other systems are undamaged. Riding with a damaged motorcycle can lead to a serious crash.

WARNING*: Never attempt to start or operate your motorcycle unless you are wearing appropriate protective clothing. Always wear a motorcycle helmet, motorcycle boots, gloves, goggles and other appropriate protective clothing.

WARNING*: Do not attempt to start or ride this motorcycle until you have received expert instruction and are in excellent physical condition.

PRECAUTIONS FOR CHILDREN
WARNING

- Park the vehicle where it is unlikely **to be bumped into or damaged. Even slight or involuntary bumps can cause the vehicle to topple over, with subsequent risk of serious harm to people or children.**
- To prevent the vehicle from tipping over, **never park it on soft or uneven ground, nor on asphalt strongly heated by the sun.**
- Engine and exhaust pipes **become very hot during riding. Always park your motorcycle where people or children can not easily reach these parts, in order to avoid serious burns.**

TABLE OF CONTENTS Page

PRESENTATION 2
IMPORTANT NOTICES 2
IDENTIFICATION DATA....5
TECHNICAL DATA 7
LUBRICATION TABLE, SUPPLIES 8
CONTROLS....9
RIDING....16
IGNITION SYSTEM/ELETTRICAL SYSTEM 51-56
EQUIPMENT....57
OPTIONAL PARTS LIST 58-59
APPENDIX....60
PRE-DELIVERY INSPECTION....63
ALPHABETICAL INDEX 64
PERIODIC MAINTENANCE -ADJUSTMENT ....APPENDIX A

Note

- References to the "left" or "right" of the motorcycle are in the sense of a person facing forwards.

- Z: number of teeth
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Belgium
  BR: Brazil
  CDN: Canada
  CH: Switzerland
  D: Germany
  E: Spain
  F: France
  FIN: Finland
  GB: Great Britain
  I: Italy
  J: Japan
  USA: United States of America

- Where not specified, all the data and the instructions are referred to any and all Countries.

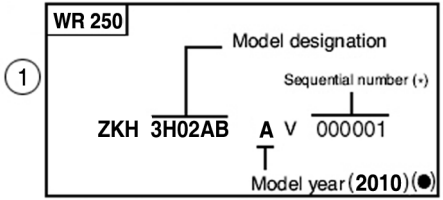
IDENTIFICATION DATA

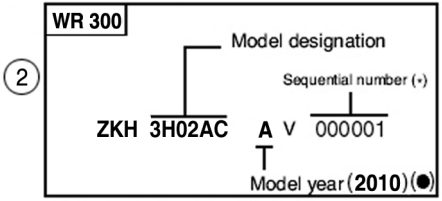
The engine number is printed on the upper side of the engine case, whereas the frame number is printed on the steering tube.
Always state **the number stamped on the frame** (and write it on this booklet), when placing orders for spare parts, or when asking for information on your motorcycle.

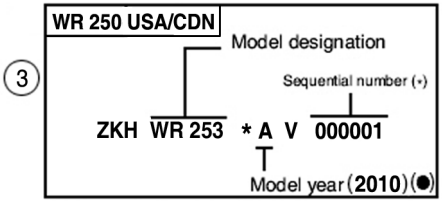
FRAME NUMBER

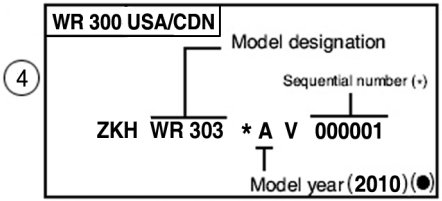
VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

The full 17 digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering head tube (R.H. side).

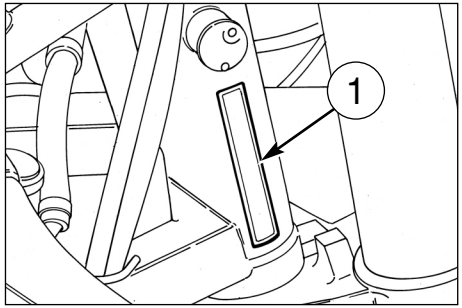
1


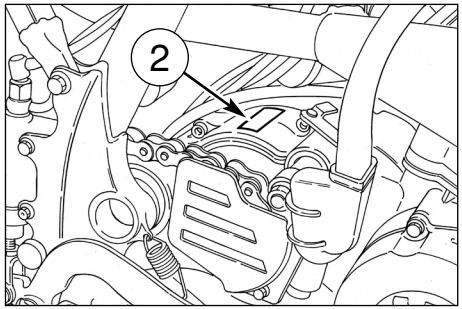
2


3


4


(*): Progressiv nr.
(●): Year of the model

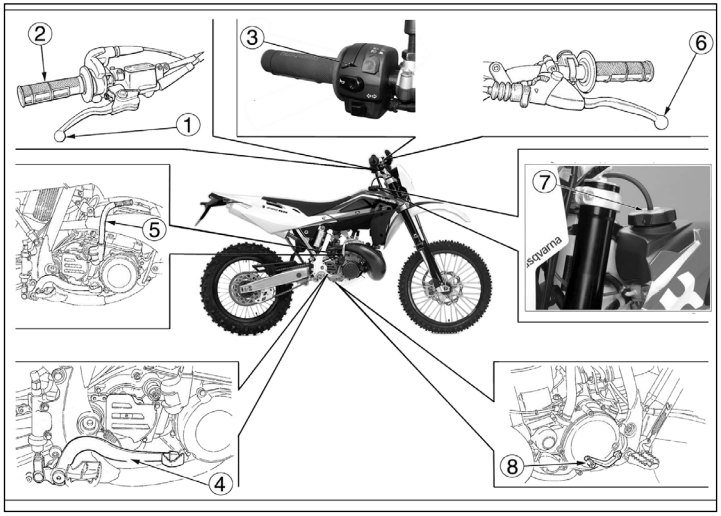


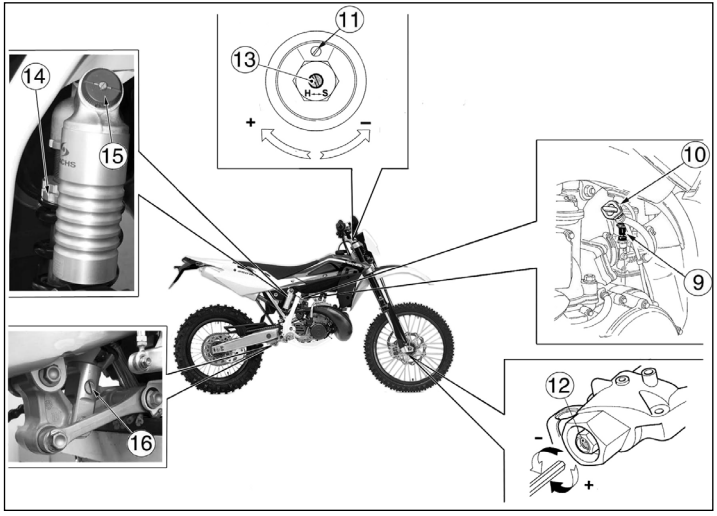


1. Frame serial number
2. Engine serial number

CONTROL LOCATION

1. Front brake lever
2. Throttle grip
3- L.H. commutator
4. Rear brake control pedal
5. Starting pedal
6. Clutch control lever
7. Fuel tank filler cap
8. Gearbox control pedal
9. Choke (L.H. side)
10. Fuel cock
11. Air bleeding screw on front fork leg
12. Compression damper adjustment (front fork leg)
13. Extension damper adjustment (front fork leg)
14 .Rear shock absorber spring preload adjustment
15. Rear shock absorber compression damper adjustment (low and high damping speeds)
16. Rear shock absorber extension damper adjustment





TECHNICAL DATA

ENGINE
Type ..... single cylinder, 2 stroke
Cooling ..... liquid
Bore (250) ..... 2.61 in
Bore (300) ..... 2.83 in
Stroke ..... 2.83 in
Displacement (250) ..... 15.21 cu. in.
Displacement (300) ..... 17.87 cu. in.
Compression ratio
(with closed ports) WR 250 ..... 8,4:1
(with closed ports) WR 300 ..... 6,9:1
Starting ..... kick start

TIMING SYSTEM
Type ..... lamellar valve on suction H.T.S. valve with mechanical control on the exhaust

LUBRICATION
Engine ..... 3% (1:32) of oil-gasoline mix during running in; NOT LESS than 2% (1:50) when running in is over
Primary drive transmission/Gearbox . . by the oil contained in the crankcase

IGNITION
Type. . . . . electronic analogic capacitor-discharge type, with variable advance
Spark plug type ..... NGK BR8EG
Gap ..... 0.0236÷0.0275 in.

FUEL SYSTEM
Type ..... Carburettor "Mikuni" TMX 38
Venturi diameter ..... 1.49 in.
High speed jet 380
Low speed jet 17,5
Starting jet 50
Main nozzle R-8 (914)
Floater (n° 2) ..... g 6,1
Throttle piston 5,0
Metering pin ..... YC
Metering pin slot 2nd
Idle mixture adjusting screw ..... rounds 2

PRIMARY DRIVE
Drive pinion gear- Clutch ring gear ..... Z 27- Z 69
Transmission ratio 2,555

CLUTCH
Type ..... oil bath multiple disc clutch, mechanical control

TRANSMISSION
Type ..... constant mesh gear type
Transmission ratio
1st gear ..... 2,142 (z 30/14)
2nd gear ..... 1,750 (z 28/16)
3rd gear ..... 1,437 (z 23/16)
4th gear ..... 1,210 (z 23/19)
5 th gear ..... 1,053 (z 20/19)

SECONDARY DRIVE
Transmission sprocket- Rear wheel sprocket
(250) ..... Z 13- Z 48
(300) ..... Z 14- Z 50
Transmission ratio
(250) 3,692
(300) 3,571

FINAL RATIOS
1st gear (250) 20,220
1st gear (300) 19,558
2nd gear (250) 16,513
2nd gear (300) 15,972
3rd gear (250) 13,564
3rd gear (300) 13,120
4th gear (250) 11,422
4th gear (300) 11,048
5th gear (250) 9,932
5th gear (300) 9,607

FRAME
Type ..... Steel single tube cradle (roud tubes); light alloy rear frame.

FRONT SUSPENSION
Type ..... "Upside-down" telescopic hydraulic front fork with advanced axle (adjustable in compression and rebound stroke); stanchions tubes Ø 1.89 in.
Legs axis stroke ..... 11.8 in.

REAR SUSPENSION
Type ..... progressive with hydraulic single shock absorber
Wheel stroke ..... 12.6 in.

FRONT BRAKE
Type fixed disc Ø 10.23 in. "Wave" type with hydraulic control and floating caliper

REAR BRAKE
Type ..... floating disc, ø 8.66 in. with hydraulic control and floating caliper

RIMS
Front .....TAKASAGO "Excel" in light alloy: 1,6x21"
Rear.....TAKASAGO "Excel" in light alloy: 2,15x18"

TYRES
Front.....Michelin ENDURO COMP. 3 or Pirelli MT 83 Scorpion or Dunlop 54R-D907; 90/90x21"
Rear..... Michelin ENDURO COMP. 3 or Pirelli MT 83 Scorpion or Dunlop 70R-D907; 140/80x18"

Cold tire pressure
(front) (*) . . . . . 12.8÷14.2 psi
(front) (%). . . . . 15.6 psi
rider and passenger
(rear) (*) . . . . . 11.4÷12.8 psi
(rear) (%). . . . . 14.2 psi

(*) Racing use - (%) Road use

DIMENSION, WEIGHT, CAPACITY
Wheelbase .....57.7in.
Overall length.....87.79 in.
Overall length (USA-CDN).....86 in.
Overall width .....33.07 in.
Overall height .....51.8 in.
Saddle height .....38.4 in.
Minimum ground clearance .....13.58 in.
Kerb weight, without fuel. . . . . 227.1 lb
Kerb weight, without fuel (USA-CDN). . . . . 224.4 lb
Fuel tank capacity, 1.77 Imp. Quarts - 2.1 U.S. Quarts
reserve included .....2.09 Imp. Gall. , 2.51 U.S. Gall.
Coolant capacity.....0.97÷1.14 Imp. Quarts ,
.....1.16÷1.37 U.S. Quarts
Transmission oil. . . . . 0.70 Imp. Quarts , 0.85 U.S. Quarts

TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES

Engine lubricating oil	CASTROL A747
Gearbox and primary drive lubricating oil	CASTROL POWER 1 RACING 10W-40
Engine coolant	CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Brake system fluid	CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Clutch fluid	CASTROL FORK OIL 10W
Grease lubrication	CASTROL LM GREASE 2
Final drive chain lubrication	CASTROL CHAIN LUBE RACING
Front fork oil	KHL15-11
Oil for rear shock absorber	CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Electric contact protection	CASTROL METAL PARTS CLEANER
Fillers for radiator	AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

FUEL SUPPLY VALVES

The cock (1) set on left side of tank has three positions:
OFF - closed; no fuel outlet;
ON - open; fuel outflows from the main flow;
RES - reserve; fuel outflows from the reserve flow.
When running, should feed problem ensue, set cock lever on RES position. After filling up, take the cock in ON position again.

WARNING*: Be careful not to touch the hot engine while operating the fuel valve.

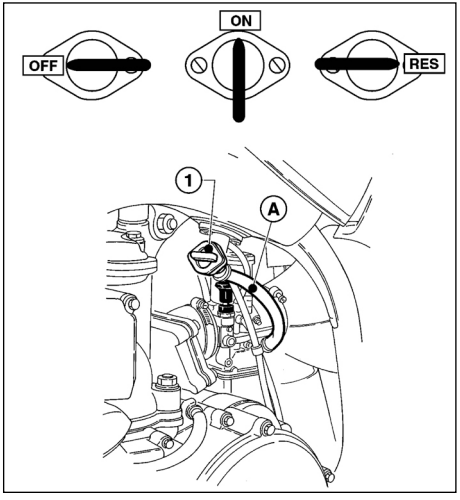
A fuel filter is incorporated in the fuel valves. Accumulation of dirt in the filter will restrict the flow of the fuel to the carburetor. Therefore, the fuel filter should be serviced periodically.
To service:
1- Drain the fuel from the fuel tank. Disconnect the fuel line.
2- Remove the fuel valve by removing the screws. Wash the fuel screen filter in cleaning solvent.
3- Reassemble the fuel valve in the reverse order of removal. Turn the fuel valve "ON" and check for leaks.

SIDESTAND

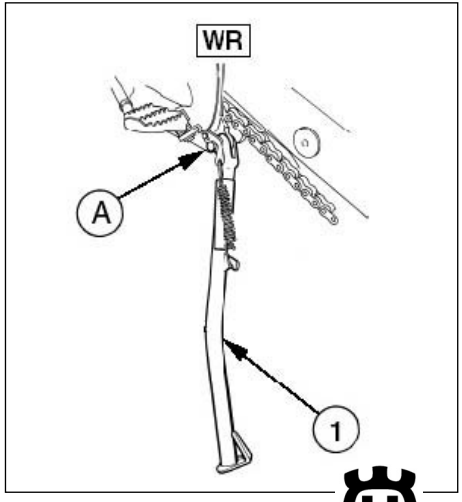
A sidestand (1) is supplied with every motorcycle.

WARNING*: The stand is designed to support the weight of the MOTORCYCLE ONLY. Do not sit on the motorcycle using the stand for support as this could cause structural failure to the stand and could cause serious bodily injury.

Periodically check the side stand (see "Periodical maintenance card"); check that the springs are not damaged and that the side stand freely moves. If the side stand is noisy, lubricate the fastening pivot (A).



1. Fuel cock
A. To carburettor



FUEL

The motorcycle is equipped with 2 stroke engine that requires a gasoline-oil mixture. Recommended fuel: premium grade unleaded fuel (R.O.N. 98).

Note*: Do not continue operation if the engine pings or knocks. The engine will be damaged and could seize.

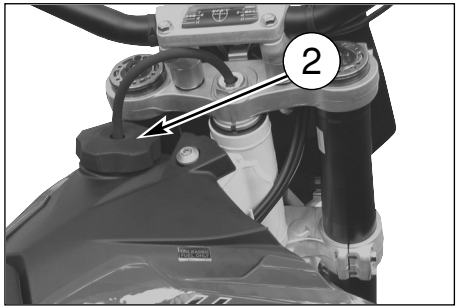
WARNING*: If "knocking" or "pinging" occurs, try a different brand of gasoline or higher octane grade.

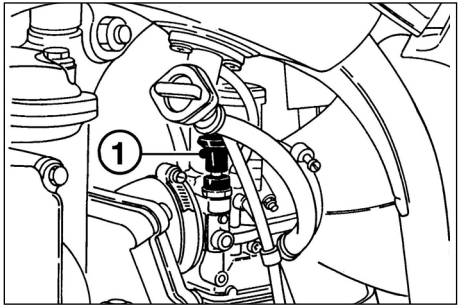
WARNING*: Gasoline is extremely flammable and can be explosive under certain conditions. Always stop the engine and do not smoke or allow flames or sparks in the area where the motorcycle is refueled or gasoline is stored.

WARNING*: Do not overfill the tank. After refueling, make sure the tank cap (2) is closed securely.

CARBURETOR CHOKE

The starter knob (1), located on the left side of the carburetor, is used to enrich the mixture during the engine start.
Pull out the knob to open the starter, and pull the lever upwards to close it.





DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS

The motorcycle is equipped with a digital instrument; on the instrument are located 2 warning lights too: high beam and blinkers.

1- BLUE warning light "HIGH BEAM"
2- GREEN warning light "BLINKERS"
The instrument display illuminates (amber colour) when the engine started.

NOTES
- Every time the engine starts, for the first 2 seconds, the instrument shows the version of the checking SW; after the check, the instrument shows the last planned function.
- When the motorcycle engine is OFF, the instrument doesn't also show its functions.
- To select the instrument functions and to set to zero the functions, use the SCROLL knob (A).
- The instrument functions are the following, as shown below.

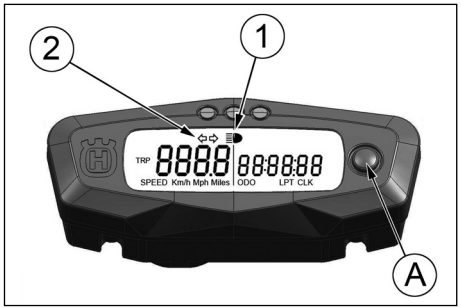
1- SPEED / ODO (figure 1)
2- SPEED / CLOCK (figure 2, page 13)
3- SPEED / TRIP (figure 3, page 13)
4- SPEED / CHRONO (figure 4, page 13)
1- SPEED / ODO (figure 1)
.....

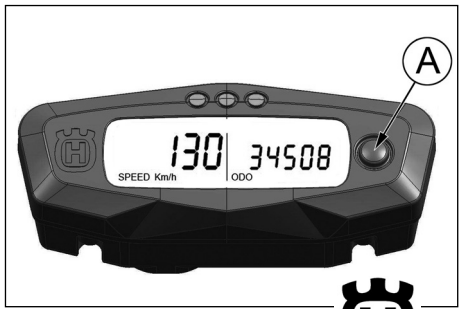
1- SPEED (Km/h or mph) / ODO (figure 1)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 Km/h or 299 mph;
- ODO: odometer- maximum value: 99999 km;

To replace kilometers with miles or miles with kilometers proceed as follows:
1) set to figure 1, stop the engine and push the knob SCROLL (A);
2) Start the engine holding pushed the button SCROLL (A) until the symbol "Km/h" will be displayed;
3) then the symbols "Km/h" and "Mph Miles" will be displayed alternatively. Push again the SCROLL (A) button when the unit you wish to use is displayed.

EN





2-2- SPEED / CLOCK (figure 2)

- SPEED: motorcycle speedmaximum value: 299 Km/h o 299 mph;
- CLOCK: clock- Reading from 0:00 to 23:59:59;

To reset the clock, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds in order to increase the hours; release the knob and then, after 3 seconds, it is possible to increase the minutes;

3- SPEED / TRIP 1 (figure 3)

- SPEED: motorcycle speedmaximum value: 299 Km/h o 299 mph
- TRIP 1: distance- maximum value: 999.9 km (the data will be lost with voltage lower than 6V).

To setup the TRIP, push the SCROLL (A) button holding down more than 3 seconds.

4- SPEED / CHRONO (STP) (figure 4)

- SPEED: motorcycle speedmaximum value: 299 Km/h o 299 mph;
- STP 1: miles/kilometers covered time;
- Reading from 0:00 to 99:59:59 (the data will be lost with voltage lower than 6V).

To activate the function STP 1, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds.

- 1st step: function ON;
- 2nd step: stop to the counters;
- 3rd step: STP 1 zero-setting; TRIP 1 and AVS 1 data zero-setting;
- 4th step: function ON;
- 5th step: stop to the counters;

.....

and so following

THROTTLE CONTROL

The throttle knob (1), is located on the right hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two fastenig screws .

CAUTION
Do not forget to tighten the screws (A) after the adjustment.

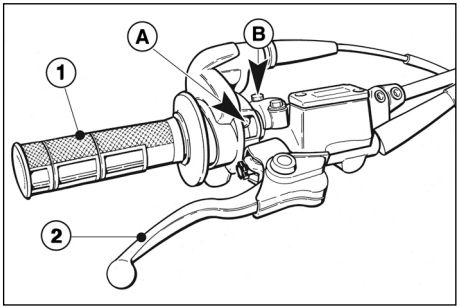
FRONT BRAKE CONTROL

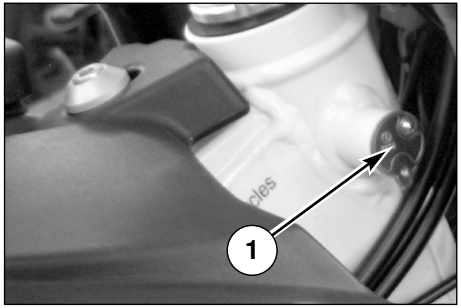
The brake control lever (2) is located on the right hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two fastenig screws .

CAUTION
Do not forget to tighten the screws (B) after the adjustment.

STEERING LOCK

The motorcycle is equipped with a steering lock (1) on the R.H. side of the steering head tube.
To lock it, procede as follows: turn the handlebar leftwards, place the key in lock and turn counterclockwise. Push the key inwards (if necessary, turn to and from). Turn the key clockwise and remove it from the lock.
To unlock the steering lock, reverse the above procedure.





HANDLEBAR COMMUTATOR

1) Engine stop button ( )

2) **HI** = ( ) Selection control High beam

LO = ( ) Selection control of Low beam

3) **TURN**

= Activation of left turn indicators (self cancelling)
= Activation of right turn indicators (self cancelling)
To deactivate the indicator, press the control lever after its returning to center.

4) **HORN** = ( ) Warning horn

5) **LIGHTS**

= Lighting control of lowbeams and high beam.

= Lighting control of position lights.

= Off

CLUTCH CONTROL

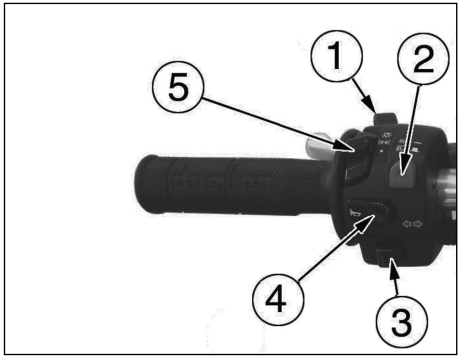
The clutch lever is located on the left-hand side of the handlebar and is protected against dirt filtering in. The lever support is provided with adjusting screw (1) to regulate clutch wire free play (see on page 22). The clutch
lever can be adjusted to suit your driving position.

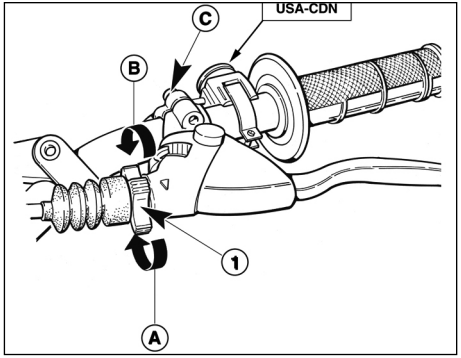
CAUTION
Do not forget to tighten the screws (C) after the adjustment.

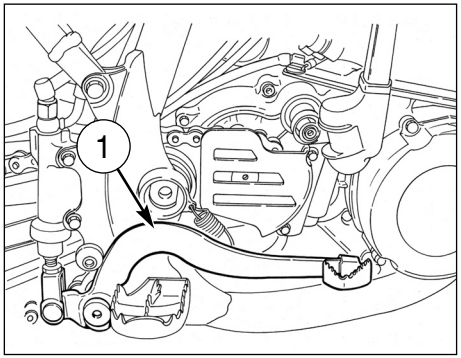
A: To decrease clearance
B: To increase clearance

REAR BRAKE CONTROL

The rear brake control (1) is placed on the right-hand side of the motorcycle. On models TE and SMR as stop switch, during the braking action, causes the rear light to come on.







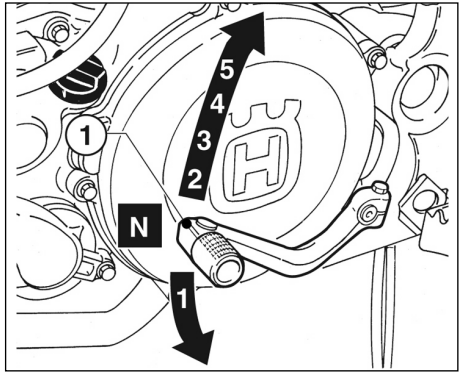
GEAR SHIFT CONTROL

The lever (1) is placed on the left-hand side of the engine. The operator must release the lever after each gear change to allow it to return to its central position before another gear change can be made.
Neutral position (N) is between first (low) and second gears. First gear is engaged by pushing the lever downwards; all the other gears are engaged, by pushing the lever upwards.
The position of the gear shift lever on the shaft can be varied by: loosening screw; pulling lever out; placing lever in new position on the shaft when the operation is over tighten the screw and then tightening the screw.

CAUTION*: Do not shift gears without disengaging the clutch and closing the throttle. The engine could be damaged by "overspeed" and shock.

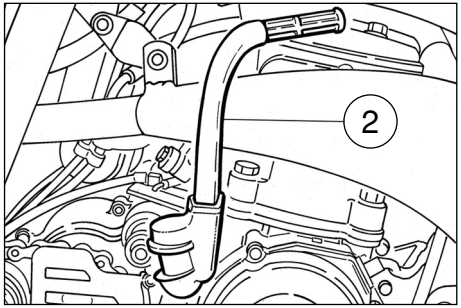
WARNING*: Do not downshift when traveling at a speed that would force the engine to overrev in the next lower gear, or cause the rear wheel to lose traction.

N: Neutral



KICKSTART PEDAL

The kickstart pedal (1) is situated on the right-hand side of the motorcycle.



RIDING

BEFORE EVERY RIDE MAKE FOLLOWING CHECKS
WARNING!
Before each ride, to prevent accidents or failures during ride, make sure to go through following list.

1. **Check all fluids**
   A. Transmission oil level
   B. fuel level
   C. coolant level

Make sure all caps are properly adjusted.

WARNING*: Don't remove radiator cap when hot!

2. **Check all controls**
   A. Throttle handgrip
   B. Clutch lever
   Make sure cables are not damaged and turn smoothly.
3. **Check brakes**
   Look for brake fluid leaks and worn hoses. Check for proper functioning.
4. **Check suspensions**
   Compress fork and rear suspensions. Look for oil leaks and ensure proper functioning.
5. **Check wheels**
   Check spokes and look for worn bearings.
   Check rims and tyres.
   Check tyre pressure.
6. **Check chain rollers and sprockets**
   Check wear on chain rollers and sprockets
   Ensure chain is correctly adjusted and lubricated.
7. **Check air filter and intake system**
   Check that air filter is clean
   Check all rubber connections and clamps.
8. **Check exhaust system**
   Check hook up, look for cracks
   Check muffler.
9. **Check torque**
   A. Spark plug (see page 23).
   B. General check of torque
10. **Check steering action**
    Check bearing play.
11. **Check the electric system (TE- SMR).**
    Start the engine and check that the front and rear lamps, the stop light, the turn signals the cluster warning lights and the horn are working correctly.

WARNING*: Failure to perform these checks every day before you ride may result in serous damage or a severe accident.

RUNNING IN

To obtain the best settling of the engine moving elements, for driving your motorcycle to the best of your capability, run in the engine for several hours, following these procedures:
1. FROM STOP POSITION. Start the engine and run at idle, but open the throttle periodically and briefly until the engine is thoroughly warmed up. Within 3-4 minutes the coolant temperature will have reached approximately 60° C/140° F. (Do not ride the motorcycle).
2. Stop the engine, and let it cool down naturally until its temperature is equal to the ambient air temperature. This will allow the piston to align itself to any imperfections which might exist at the cylinder wall.
3. Repeat steps 1 and 2. (Do not ride the motorcycle).
4. Bring the engine up to normal running temperature. Ride the motorcycle approximately 10 minutes at moderate speeds. Then repeat cool down procedure.AVOID HARD ACCELERATIONS**.**
5. Bring engine up to normal temperature. Ride motorcycle approximately 15 minutes at moderate to high speeds. Again avoid hard accelerations.
6.Repeat cool down procedure.
7. Full throttle operation must be avoided until the engine has reached operating temperature, even after the break in process is completed. When the above procedure is followed correctly, engine durability and performance will be greatly enhanced.

CHECKS WHILE RUNNING IN

When running in, the following should be checked out:
- WHEELS SPOKES TENSION (see page 50);
- TIGHTENING OF WHEELS
- FORK PIN TIGHTENING
- CHAIN ADJUSTMENT (see page 34);
- STEERING BEARING PLAY (see page 24);
- HANDLEBAR TIGHTENING
- ENGINE GRIP TO FRAME
- SUCTION FITTING GRIP
- HEAD AND CYLINDER NUTS GRIP

Note*: After break in, install a new spark plug and change the transmission oil.

ENGINE START

For the correct start of a cold engine proceed as follows:
- shift the transmission into neutral;
- set fuel valve (1) in ON position;
- lift the knob lever (3) on the carburetor.

Leaving the throttle in closed position operate kick-start (4).
Take the knob lever in its initial position as soon as the engine is idling.
When starting with an already warmed up engine DO NOT USE the starter. You can start the engine with the gear inserted, after disconnecting of the clutch.
If the carburetor is flooded, shut off the fuel supply and the starter and operate the crank lever or the kick-start until the engine starts. If necessary, remove the spark plug and dry it.

IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES

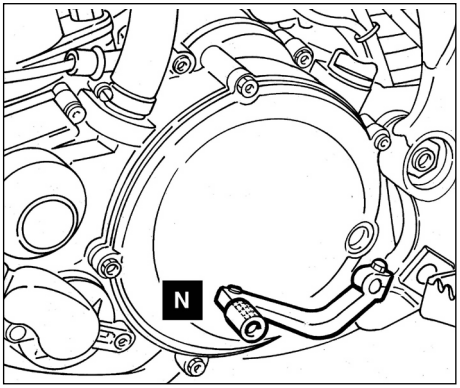
It is recommended to briefly warm-up the engine at idle until, after having disengaged the starter, there is a normal response from the engine when opening the throttle.
This will enable the lubricant to reach the correct working temperature thereby guaranteeing a correct functioning of all engine parts.
Avoid overheating the engine.

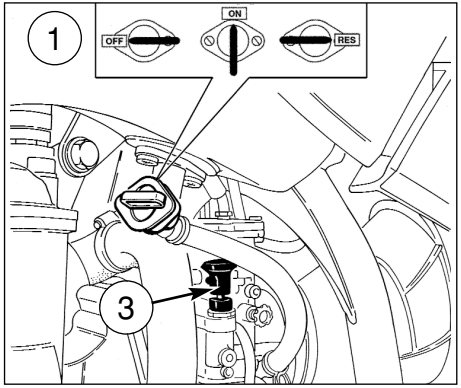
IMPORTANT

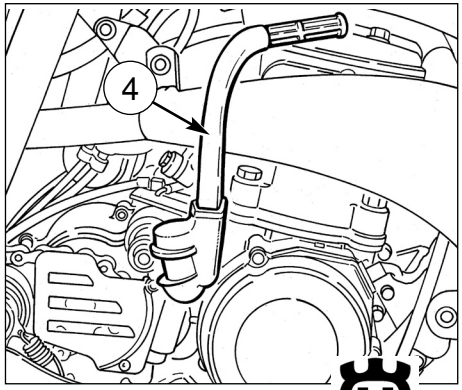
Never accelerate the engine after a cold start.

WARNING*: Exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed garage or in a confined area.

WARNING*: This high performance motorcycle can some times «kick back» strongly when you are starting it.
Do not attempt to start this motorcycle unless you are wearing high top heavy sided riding boots. You could seriously hurt you leg if the kickstarter kicked back and your foot slipped.



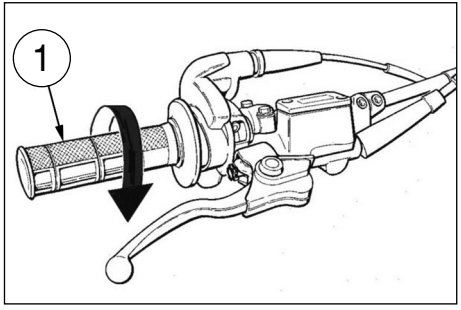


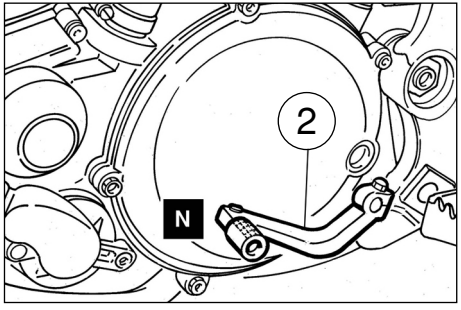


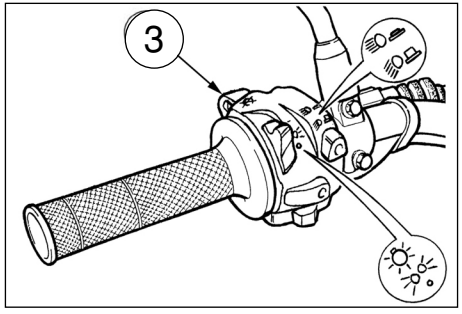
STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

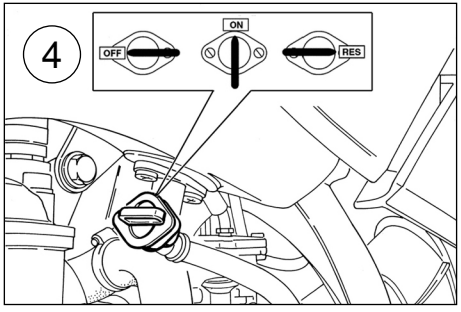
- Close the throttle (1) completely so that the engine will help slow down the motorcycle.
- For normal braking, gradually apply both front and rear brakes while down shifting (for maximum deceleration, apply the front and rear brakes firmly).
- When stopped, pull the clutch lever and shift gear lever (2) in neutral position.
- Press the engine stop button (3).
- Close the fuel cock (4).

When the bike is off, place it on its side stand.









TRANSMISSION OIL LEVEL CHECKING

By keeping the motorcycle on a flat surface and in vertical position, remove the control screw (C), and check the level through the hole in the screw.

Note*: Have this operation made with warmed-up engine.

A: Draining plug
B: Filling cap
C: Levelling screw

TRANSMISSION OIL CHANGE

To completely replace the oil, unscrew the plug (A) under the oil sump and let oil come out, then screw the plug again with its gasket and pour fresh oil from the hole of the loading plug. Use only the prescribed quantity and type of oil (see on page 8)

Note:
Have this operation made with warmed-up engine.

A: Draining plug

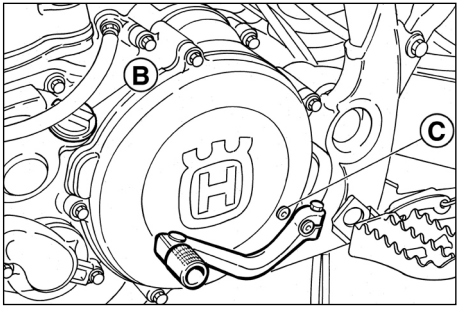
COOLANT LEVEL CHECK

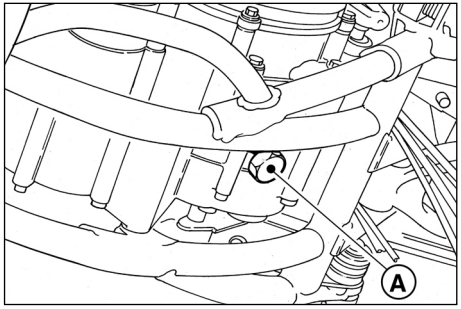
Check level (1) in right-hand radiator when engine is cold (place the motorcycle so that it is perpendicular to the ground). The coolant should be approximately 10 mm above cells.

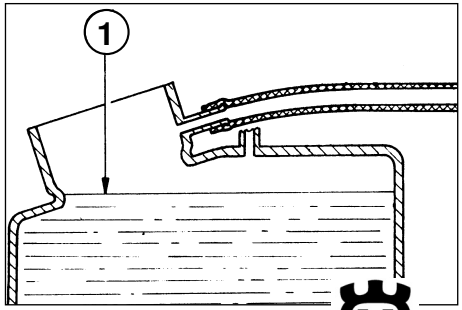
The radiator cap is provided of two unlocking positions, the first being for the previous pressure discharge in the cooling system.

WARNING
Avoid removing radiator cap when engine is hot, as coolant may spout out and cause scalding.

NOTE
Difficulties may arise in eliminating coolant from varnished surfaces. If this occurs, wash off with water.



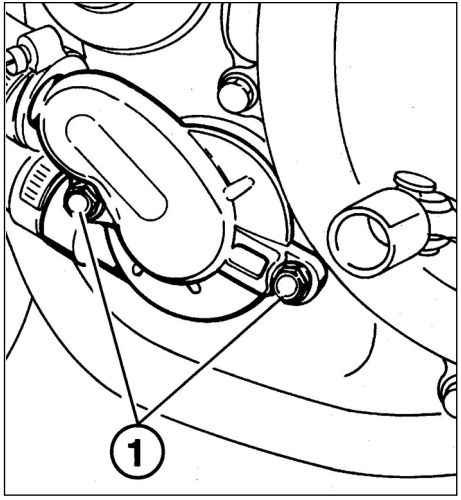




REPLACEMENT OF COOLING FLUID

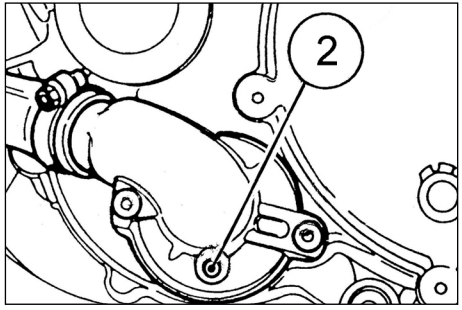
The cooling liquid replacement must be performed with cold motor, as follows:

- remove the R.H. radiator plug;
- remove the drain screw (2) on the pump cover or the pump cover by loosening the two screws (1);
- slope the motorbike on the left, to make the liquid come out easily;
- let the liquid drain completely;
- reassemble the drain screw or the pump cover;
- pour the necessary quantity of liquid in the radiator (page 8);
- warm up the motor in order to eliminate any possible air bubble;
- fit the motor in vertical position and check that the liquid in the radiators must be 10 mm/0.4 in. over the radiant mas (if not, top it up);
- screw the R.H. radiator plug.



WARNING*: Coolant on tires will make them slippery and can cause an accident or injury.

Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): this will avoid coolant leakages and consequent engine seizure: If hoses show cracks, swelling or hardenings due to sheats desiccation, their
replacement shall be advisable. Check the correct tightening of the clamps.



THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

The throttle cable can be adjusted using the screw set on the throttle, or using the adjusting screw set on the carburettor cover. To check for proper adjustment of throttle cable, proceed as follows:
- remove rubber cap;
- move transmission sheath to and fro to ensure a play of approx. 1 mm;
- should play be greater than 1 mm, loosen lock nut (1) and register (2); should play less than 1 mm, then tighten lock nut and register;
- if register (2) should not provide sufficient movement to allow for correct adjustment, then adjust register placed on carburetor.

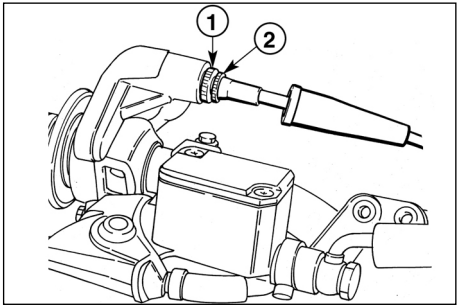
There should be approx. 1 mm play on latter register; should this not be the case, then loosen lock nut (3), and loosen or tighten screw (4), to respectively increase or decrease the play.

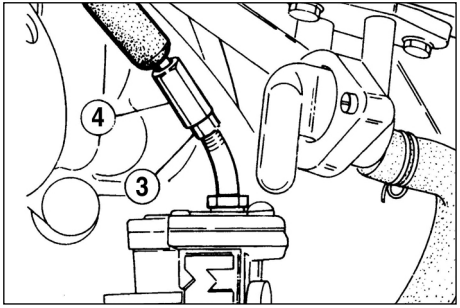
WARNING*: Operation with damaged throttle cable could result in an unsafe riding condition.

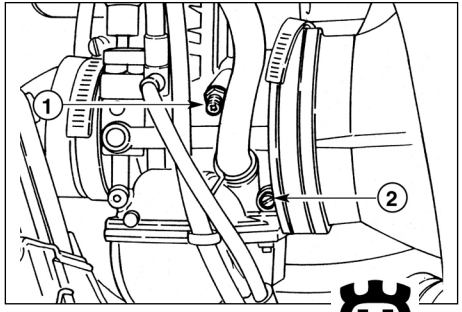
IDLING ADJUSTMENT

Idling should be adjusted only when the engine is hot and throttle is closed, as follows:
- turn idle adjusting screw (1) so as to increase rpm (turn clockwise to increase rpms, counterclockwise to decrease rpm);
- turn fuel mixture adjusting screw (2) clockwise or anticlockwise until engine runs smoothly;
- gradually loosen screw (1) to ensure that engine runs properly.

WARNING*: Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed area or in a confined area.



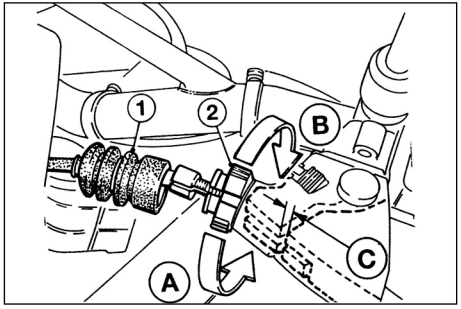




CLUTCH ADJUSTMENT

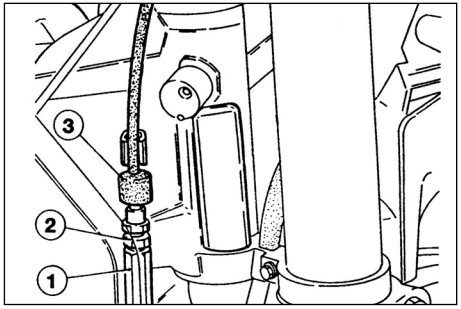
The clutch is adjusted by stretching the cable using the adjusting unit positioned on the handlebar.
As a rule it is sufficient to operate on the handlebar register to restore the clearance due to the flexible transmission stretch. The control lever must always have an empty stroke (C) (3 mm) before starting clutch disengagement. To adjust this clearance, act on register (2) after taking out rubber cap (1); turn the register in the direction indicated by arrow A to reduce the clearance (C); turn it in the direction indicated by arrow B to increase the clearance.

1. Rubber cap
2.Adjusting screw



The adjustment can be also effected with tightener (1) set on the right of the frame. Take care to tighten properly the lock nut. If the clutch slips under load or drags in disengaged position after play has been
adjusted, it must be taken apart for inspection. For this operation apply to a Dealer.

1. Adjusting screw
2. Locknut
3. Rubber cap



SPARK PLUG CHECK

Use NGK BR8EG spark plug (2); the gap is 0,6÷0,7 in.
A wider gap may cause difficulties in starting engine and in overloading coil.
A gap that is too narrow may cause difficulties when accelerating, when idling the engine or when performing at low speeds.
Clean the dirt away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder after removing the cap (1).
It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications.

Correct heat rating:
The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.
High heat rating:
In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.
Low heat rating:
In this case, the spark plug is overheated and insulator tip is vitreous, white or grey in colour.

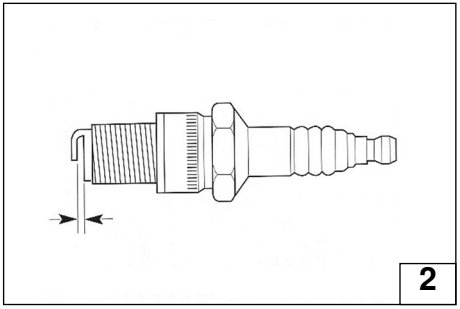
CAUTION*: Select a spark plug with a colder or hotter heat range carefully and cautiously. A spark plug with too hot a heat range may lead to preignition and possible engine damage. A spark plug with too cold a heat range may foul as the result of too much carbon buildup.

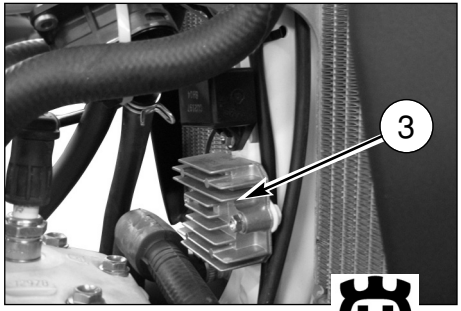
Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a brass-metal brush.
Apply a little graphite grease to the spark plug thread; fit and screw the spark plug by hand then tighten to the torque of 23,5÷25,5 Nm- 17,3÷18,8 ft/lb.
Spark plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.

EN

VOLTAGE REGULATOR

The voltage regulator (1) is located on the frame, between the radiators.

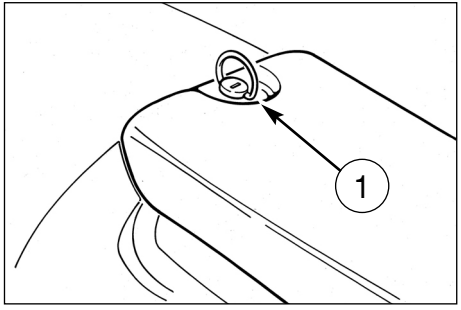


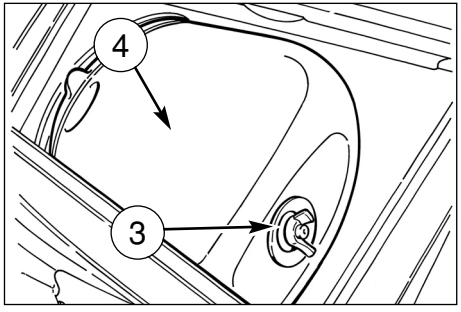


AIR FILTER CHECK

Turn rear pin (1) counterclockwise, remove the saddle from the front afstening screw.

Remove screw (3) and the filter (4). Separate filter (5) from frame (6).



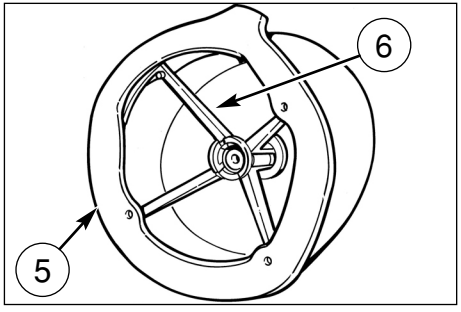


AIR FILTER AND CLEANING

Wash the filter with a specific detergent (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER or similar) then dry it fully (wash filter with gasoline only in case of necessity).
Plunge the filter in special oil for filters (CASTROL FOAM AIR FILTER OIL or similar) then wring it to drain superfluous oil.

CAUTION*: Do not use gasoline or a low flash-point solvent to clean the element. A fire or explosion could result.

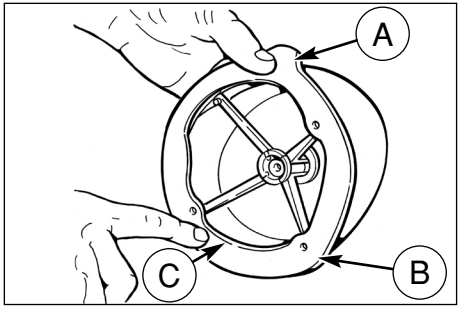
CAUTION*: Clean the element in a well ventilated area, and do not allow sparks or flames anywhere near the working area.



ASSEMBLY

To ensure tight fit, slightly (C) grease filter edge on side facing filter housing.
While re-inserting the filter into its housing, make surs that piece (A) is turned upwards and edge (B) is on the left lower side of the filter case. Reassemble the parts previously removed (battery: connect the positive cable first).

CAUTION*: If the element assembly is not installed correctly, dirt and dust may enter and the engine resulting in rapid wear of the piston rings and cylinder.

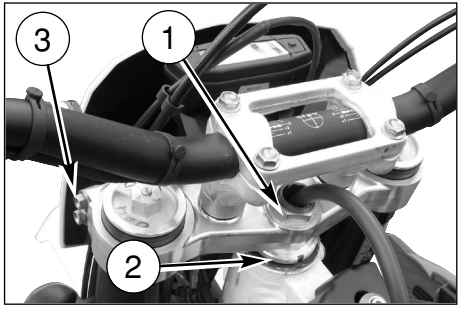


STEERING WHEEL BALL PLAY ADJUSTMENT

To ensure maximum safety, the steering wheel should always be regulated so that the handlebars steering the motorcycle rotate freely without play. To check steering wheel adjustment, place kick stand or other support under the engine so that the front wheel is raised from ground.
Place slight pressure on the tips of the handlebars to rotate steering wheel; the handlebars should also rotate without effort.

Stand in front of the motorcycle and grasp the lower end of the fork rods sliders moving them in the direction of their axis. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:
- loosen steering sleeve nut (1).
- Loosen four screws that fix steering head to fork rods (3). Turn the steering ring nut (2) clockwise of the steering sleeve proper tool, to adjust play properly.
- Tighten steering sleeve nut (1) to a torque setting of 57,9÷65,1 Lb/ft; (78,4÷88,3 Nm).
- Tighten four screws on the steering head (3) to a torque of 22,5÷26,5 Nm (16.6÷19.5 Lb/ft).

CAUTION*: Do not ride a motorcycle with damaged steering stem bearings. An unsafe handling condition can result.



ADJUSTMENT OF THE CONTROL LEVER AND CHECK OF THE FRONT BRAKE FLUID LEVEL

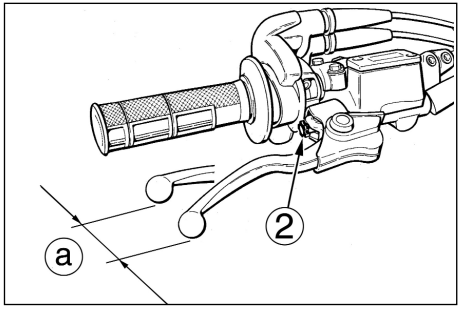
The adjuster (2), located on the control lever, allows adjusting of the free play (a).
Free play (a) must be at least 3 mm (0.1 in.).
The level of the fluid in pump reservoir must never be below the minimum value (1), which can be checked from the window on the rear side of the pump body.

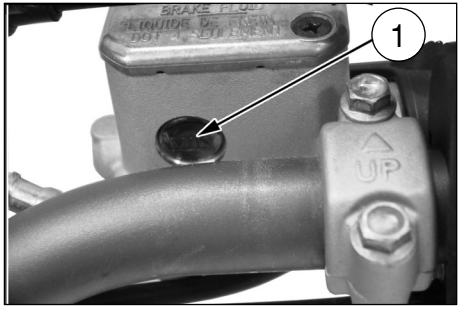
A decrease of the fuel level will let air into the sustem, hence an extension of the level stroke.

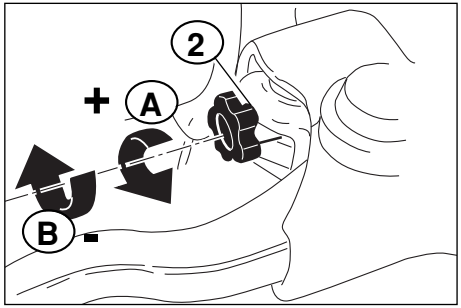
WARNING*: If the brake lever feels mushy when it is applied, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake checked immediately by an authorized HUSQVARNA dealer.

CAUTION*: Do not spill brake fluid on to any painted surface or lenses.
CAUTION*:Do not mix two brands of fluid. Change the brake fluid in the brake line if you wish to switch to another fluid brand.
CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

A: to encrease clearance
B: to decrease clearance







REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT

The position of the rear foot brake pedal as to the footrest may be adjusted according to the individual needs. For the adjusting proceed as follows:
- loosen the screw (1);
- turn the cam (2) in order to adjust the brake pedal idle stroke (A);
- the operation done, tighten the screw (1).

The adjusting operation carried out, adjust the idle stroke of the pedal as follows..

REAR BRAKE IDLE STROKE ADJUSTMENT

The rear brake foot pedal should have a (B) 5 mm (0.2 in.) idle stroke before starting the true braking action.

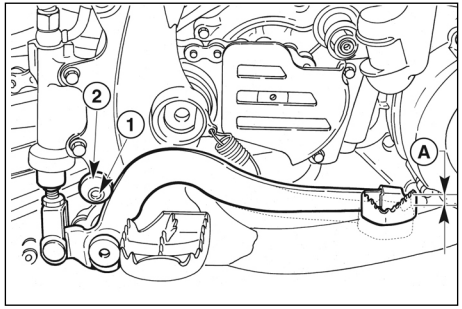
Should this not happen, operate as follows:
- loosen nut (3);
- operate the pump rod (4) to increase or decrease the idle stroke;
- tighten nut (3) at the end of the operation.

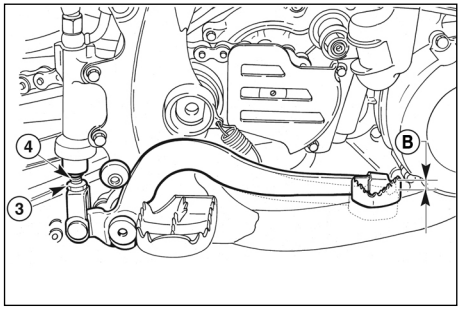
WARNING
When the idle stroke figures are not met, the brake pads will be subjected to a fast wear that may bring to the TOTAL BRAKE INEFFECTIVENESS.

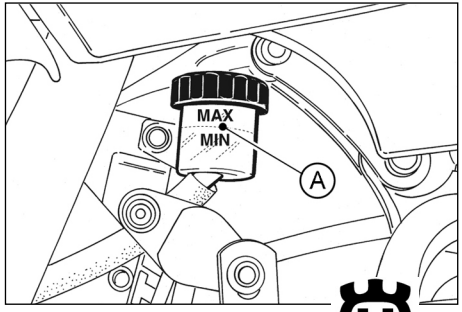
CHECKING THE FLUID LEVEL

The level (A) must be set between the pump tank notches.

EN







ADJUSTING THE SUSPENSIONS ACCORDING TO PARTICULAR TRACK CONDITIONS

The following information is a useful guide for setting up the suspensions according to the road conditions.
Always start from the standard calibration before making any change on the suspensions. Afterwards, increase or decrease the adjusting clicks one at a time.

HARD GROUND
Fork: softer compression adjustment.
Shock absorber: softer compression adjustment.
The softer adjustment for the two suspensions is also used both in compression and in extension when driving at top speed, in order to have better grip of the tires.

SANDY GROUND
Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one, and make a softer compression adjustment and a harder extension adjustment at the same time.
Shock absorber: have a harder compression, and expecially a harder extension adjustment. Work on the spring preload to lower the motorcycle rear side.

MUDDY GROUND
Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one.
Shock absorber: have a harder compression and extension adjustments, or replace the standard spring with a harder one. Work on the spring preload to lift the motorcycle rear side.
We advise replacing the springs of both suspensions to compensate the weight increase due to the piling of the mud.

NOTE:
When the fork results as either too soft or too hard for any adjustment conditions, check the oil level inside the forkrod.
The level can either be too low or too high. Remember that too much oil inside the fork will involve a more frequent air drainage. When the suspensions do not react to the changes of calibration, check that the adjusting units are not blocked.

The standard calibrations and the adjustment procedures are shown below.

ADJUSTING THE COMPRESSION FORK

a) COMPRESSION (LOWER REGISTER)
Standard calibration: -10 clicks .

Remove plug (B) and turn register (A) clockwise until the position of fully closed is reached then, turn back by the mentioned clicks.To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

b) EXTENSION (upper register)
Standard calibration: - 10 clicks.

To reset standard calibration turn register (C) clockwise to reach the position of fully closed; then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

c) AIR VENT (to carry out after each competition, or monthly). Set the motorcycle on a central stand and release the fork fully and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.

WARNING: Never force the adjusting screws beyond the maximum opening and closure positions.

OIL FORK LEVEL

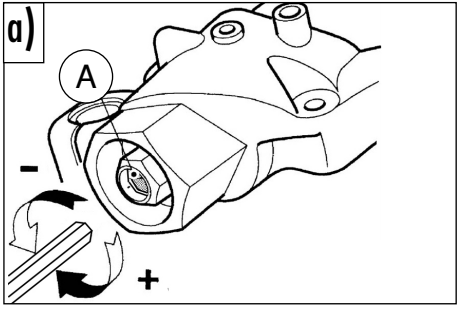
For the regular fork operation, both legs must be provided with the necessary oil quantity. Remove the forkrods form the fork to check the oil level inside the forkrods. Work as follows:
- remove the power rod caps;
- remove springs from the stems letting the oil drop into the latter;
- bring forks to stroke end;
- check that the level is at distance "A" below the upper limit of rods.

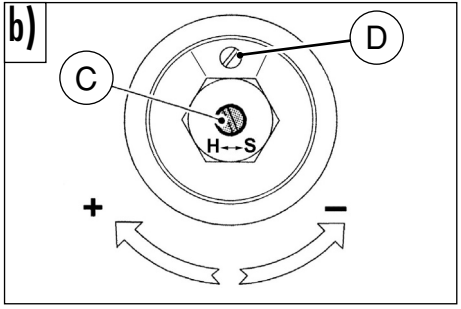
OIL QUANTITY IN EACH FORK LEG

-643 cm^3

NOTE
Flexibility index for the serial springs:
K=8,4 N/mm

NOTE
Always replace both the spring and the spacers to keep the preload value unchanged .



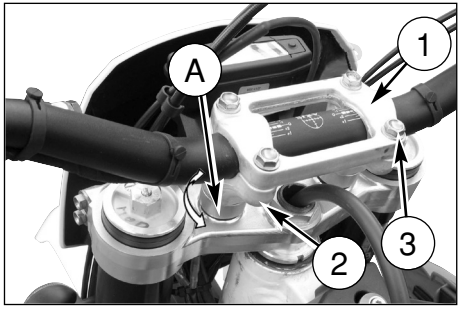


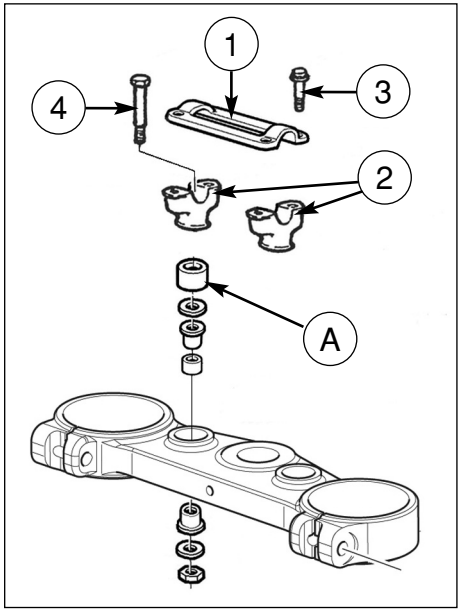
HANDLEBAR POSITION AND HEIGHT CHANGE

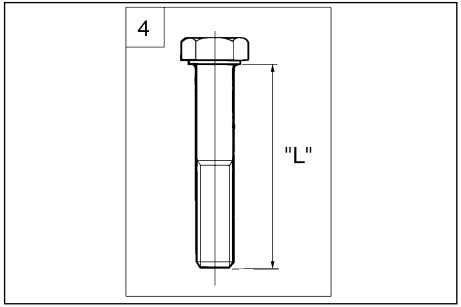
The handlebar position (a) and height (b) can be changed for better suiting Your driving requirements. To effect these operations, remove the upper clamp (1) and the lower one (2), after removing the fixing srews (3) and (4).

a) Handlebar position change
Turn the lower clamp (2) 180° to move forward or backward (10mm- 0.04in.) the handlebar position with respect to the original setup.

b) Handlebar height change
Remove the lower spacer (A) then replace the screw (4) with a new one of L=65 mm (2.56 in.) height.
Once these operations are completed, tighten the screws (3) to 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/fts) and the screws (4) to 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/fts







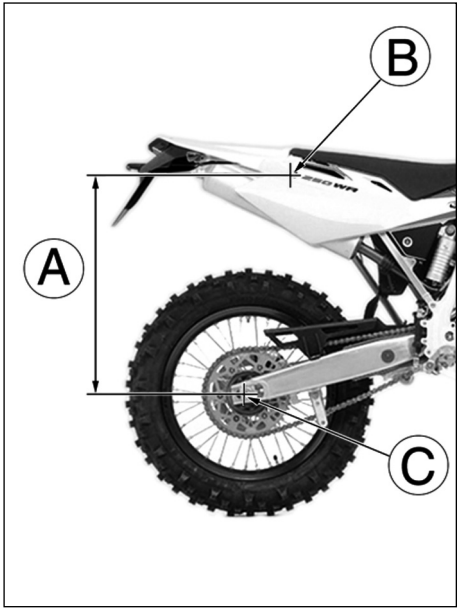
ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER

The rear shock absorber must be adjusted according to the rider weight and track conditions.
Proceed as follows:

1. With motorcycle on the stand, measure distance (A).
2. Take the normal riding position on the motorcycle with all your riding apparel.
3. With somebody's help, take the new distance (A).
4. The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.
   Suggested SAG: 4 in. with cold shock absorber. 3.7 in. with warmed up shock absorber.
5. To get the right SAG according to your weight, adjust the shock absorber spring preload as described at side.

WARNING*: Never disassemble shock absorber, which contains highly compressed nitrogen. Contact your Dealer for such major service. Do not incinerate.

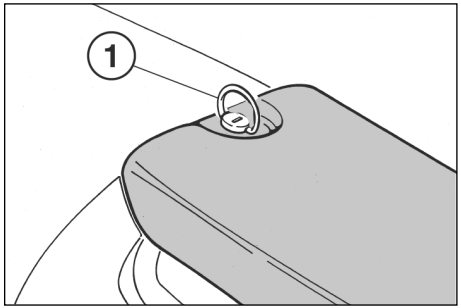
B: axis of the panel screw
C: axis of rear wheel pin

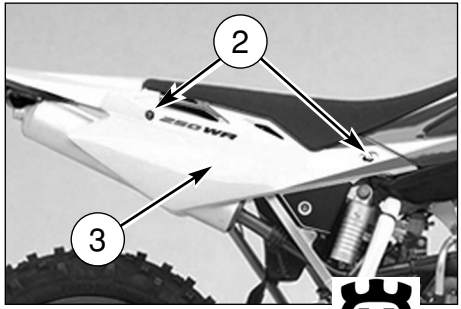


ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD

Proceed as follows:

1. First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and R.H. side panel (3).





2. Clean ringnut (1) and adjusting nut (2) of the spring (3).
3. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the ringnut .
4. Turn the adjusting nut as required.
5. When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), tighten the ringnut. (Torque for both ringnuts: 5 Kgm; 49 Nm; 36.2 ft/lb).
6. Reassemble R.H. side panel and saddle.

WARNING*:Be careful not to touch hot exhaust pipe while adjusting the shock abosrber.

SHOCK ABSORBER DAMPING ADJUSTMENT

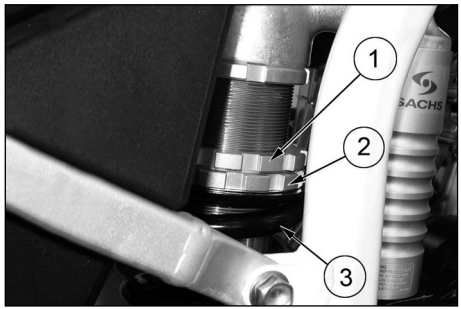
Adjustment of the compression stroke is independent from the rebound stroke.

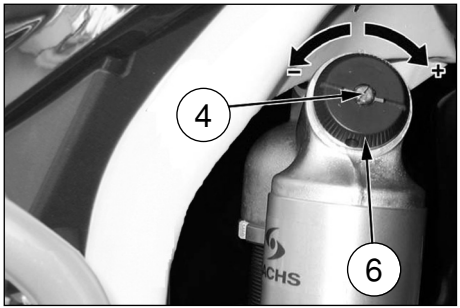
A) COMPRESSION - Standard calibration:
1) Low damping speed:
- 15 clicks (± 2 clicks)
(register 4)

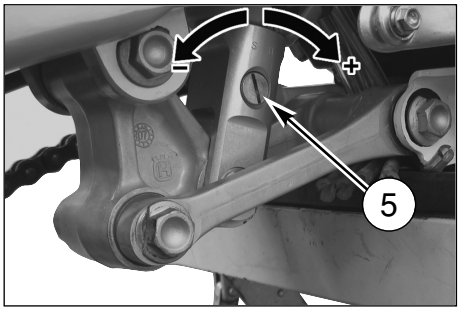
2) High damping speed:
- all open
(register 6)
To reset the standard calibration, turn upper registers (4) and (6) clockwise until reaching fully closed position.
Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the registers anticlockwise.
Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

B) EXTENSION - Standard calibration:
- 15 clicks (± 2 clicks)

To reset the standard calibration, turn lower register (5) clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action







CHAIN ADJUSTMENT (Fig. A)

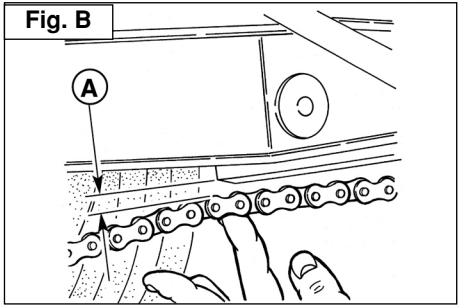
Chain should be checked, adjusted and lubricated as per the Maintenance Chart to ensure security and prevent excessive wear. If the chains becomes badly worn or is poorly adjusted (i.e., if it is too loose or too taught), it could escape from sprocket or break.
To adjust the rear chain it is necessary to lower the rear part of motorcycle so to line up the drive sprocket axle, the rear swing arm axle and the rear wheel axle as shown on drawing. Than let turn three times the rear wheel. Now the chain should not be tight.

Fast adjustment (Fig. B.)

Push the chain towards the final part of runner and check that between the two elements a distance "A" from 0 to 2 mm is present. If this is not the case, go on as follows:
- Unloose the fastening nut of the wheel pin (1) on the right side;
- Unloose the lock nuts (2) on both chain adjusters and turn the screws (3) to obtain the correct tension value;
- Tighten the lock nuts.

After adjustment check that the wheel is lined up and tighten its axle.

Fig. B



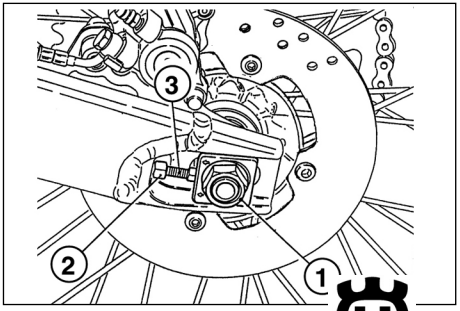
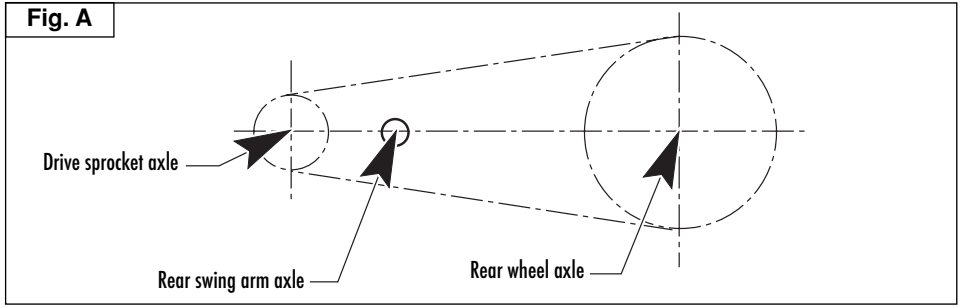


Fig. A



CHECKING THE WEAR OF CHAIN, PINION AND SPROCKET

Proceed as follows:
- fully stretch the chain with the adjusting screws.
- mark 20 chain links.
- measure the distance "A" between 1st pin center and 21 st pin center.

STANDARD	WEAR LIMIT
317,5 mm	323 mm

Check the pinion damages or wear and replace it should the wear degree be as the one shown in figure.
Remove the wheel and check the wear of the rear sproket teeth. The below figure shows the outline of teeth in normal and excessive wear. Should the sprocket be badly worn out, replace it by loosening the six fastening screws to the hub.

WARNING*: Misalignment of the wheel will result in abnormal wear and may result in an unsafe riding condition.

Note*: In muddy and wet conditions, mud sticks to the chain and sprockets resulting in an overtight chain. The pinion, the chain, and the rear sprocket wheel wear increases when running on muddy ground.

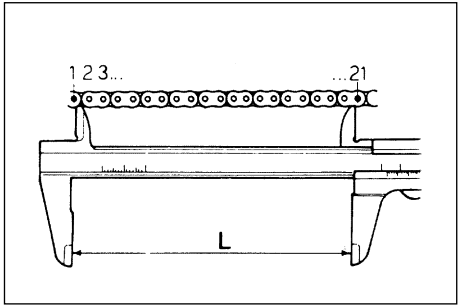
LUBRICATING THE CHAIN

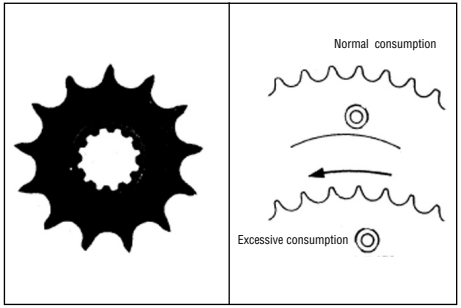
Lubricate the chain following these instructions.

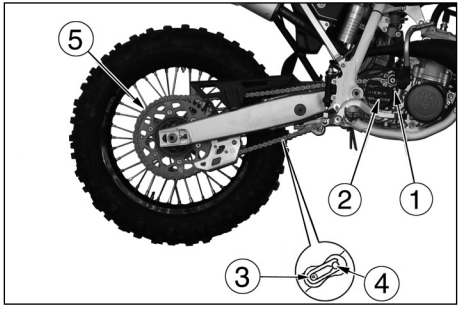
WARNING * : Never use grease to lubricate the chain. Grease helps to accumulate dust and mud, which act as abrasive and hepl to rapidly wear out the chain, the sprocket, and the crown.

Disassembling and cleaning

When particularly dirty, remove and clean the chain before lubrication.
Work as follows:
1 - Set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground.
Remove: screws (1), transmission sprocket guard (2), clip (3), master link (4) and transmission chain (5);
To reassemble, reverse the above procedure.







2 - Check that the chain is neither worn out nor damaged. If the rollers or the links are damaged, replace the chain by following the instructions given in the Periodical Maintenance Table.
3 - Check that neither the sprocket nor the crown are damaged.
4 - Wash and clean the chain as described hereunder.

Washing the chain without OR (∗)

Wash using either oil or diesel oil. When using gasoline or tricloroetilene, clean and lubricate the chain to prevent oxidation.

Washing the chain with OR (•)

Wash using oil, diesel oil, or paraffin oil. Never use gasoline, tricloroetilene, or solvents, as the OR may suffer damages.
Use instead special sprays for chains with OR.

Lubricating the chain without OR (∗)

First dry, then plunge the chain in a bisulphide molybdenum lubricant, or in high viscosity engine oil. Warm up the oil before use.

Lubricating the chain with OR (•)

Lubricate all metallic and rubber (OR) elements using a brush, and use engine oil with SAE 80-90 viscosity for the internal and external parts.

5 - If the chain has been cut, reassemble using a joint.
6 - Assemble the joint spring (a) by turning the closed side to the chain direction of rotation as shown in figure below.

NOTE*: Even if all the joints are reusable when in good conditions, for safety purposes we advise using new joints when reassembling the chain.

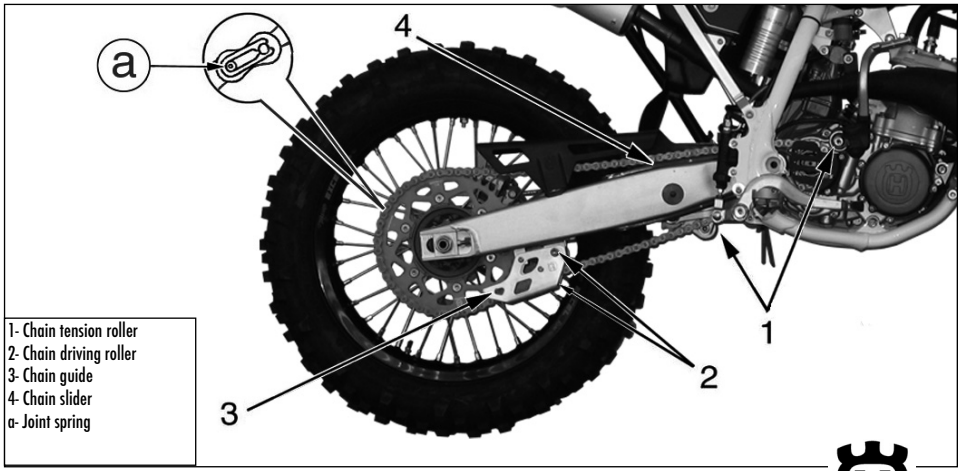
7 - Accurately adjust the chain as described on page 33.

WARNING: The chain oil has NEVER to get in contact with the tires or the rear brake disk.

Chain tension rollers, chain driving roller, chain guide, chain runner

Check the wear of the above mentioned elements and replace them when necessary.

WARNING*: Check the chain guide alignement, and remember that a bent element can cause a rapid wear of the chain. In this case, a chain fleeting from the sprocket may ensue.



1- Chain tension roller
2- Chain driving roller
3- Chain guide
4- Chain slider
a- Joint spring

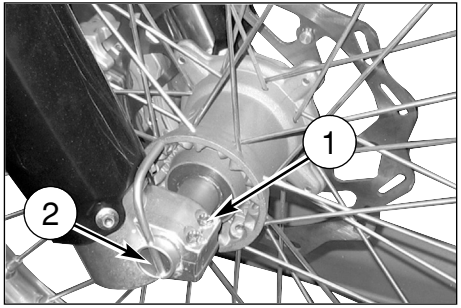
(∗): CR
(•): WR

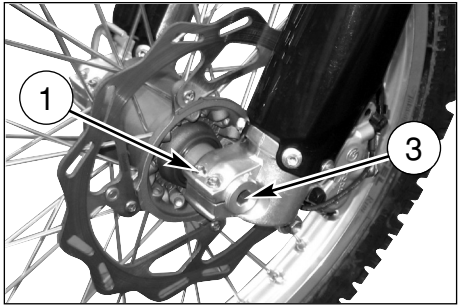
REMOVING THE FRONT WHEEL

Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground. Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front
fork stanchions.
Hold the head of the wheel axle (2) in place, unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.

NOTES

Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards. After removal, lay down the wheel with brake disc on top.



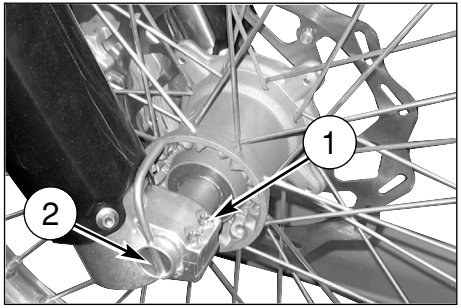


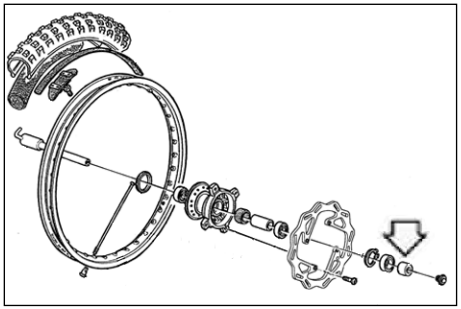
REASSEMBLING THE FRONT WHEEL

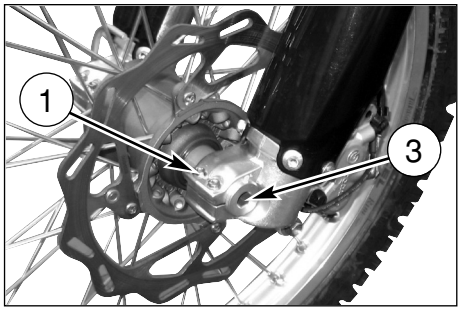
Fit the L.H. spacer on the wheel hub.
Fit the wheel between the front fork legs so that the brake disc is fitted into the caliper.

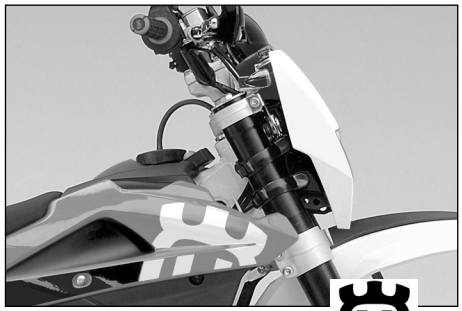
Fit the wheel axle (2) from the R.H. side, after greasing it and push it to the stop on the L.H. leg; during this operation, the wheel should be turned. Tighten the screw (3) on the fork L.H. side but DO NOT lock it. Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned.
Lock: the screws (1) on the R.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), the screw (3) on the L.H. side (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb), the screws (1) on the L.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).
Check that the brake disc slides between the caliper pads without any friction.

NOTE
After reassembly, pump the brake control lever until the pads are against the brake disc.







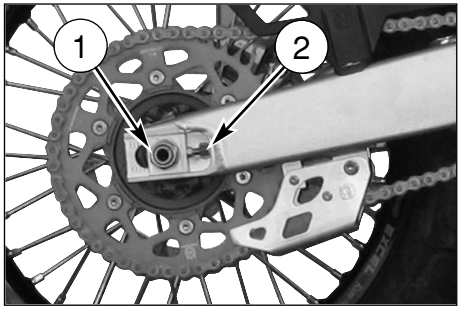


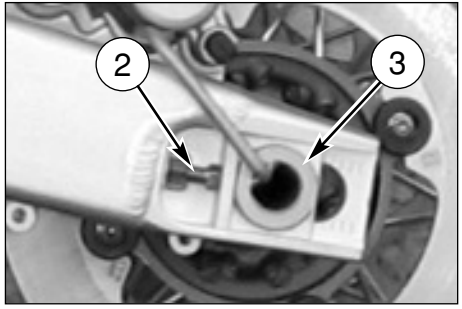
REMOVING THE REAR WHEEL

Unscrew the nut (1) of the wheel pin (3) and extract it. It is not necessary to unloose the chain adjusters (2); in this way, the chain tension will remain unchanged after the reassembly. Extract the complete rear wheel, by taking care of the spacers located at the hub sides.
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

NOTES

Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.
After removal, lay down the wheel with brake disc on top.
After reassembly, pump the brake control pedal until the pads are against the brake disc.





TIRES

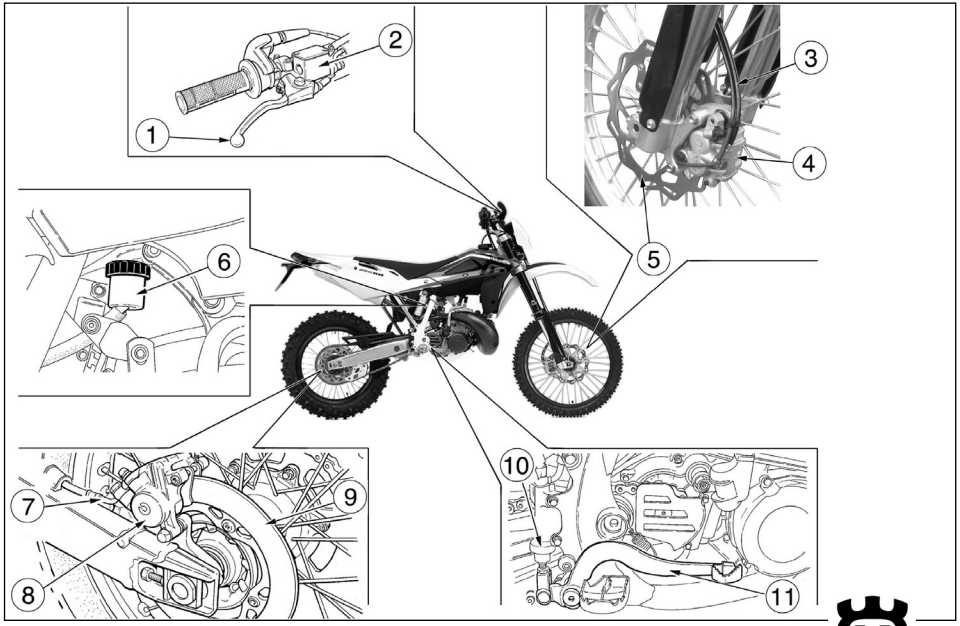
Care should be taken to keep the tires properly inflated. See tire data for correct tire inflation pressure (page 8). Replace the tire if its wear exceeds what is shown on the table below.

	MINIMUM HEIGHT OF THE TREAD
FRONT	3 mm
REAR	3 mm

BRAKES

The mayor components are brake master cylinder with its lever (front) or pedal (rear), brakeline, caliper assembly and disc.

LEGEND
1. Front brake control lever
2. Front brake pump with oil reservoir
3. Front brake hose
4. Front brake caliper
5. Front brake disc
6. Rear brake oil tank
7. Rear brake hose
8. Rear brake caliper
9. Rear brake disc
10. Rear brake pump
11. Rear brake control pedal

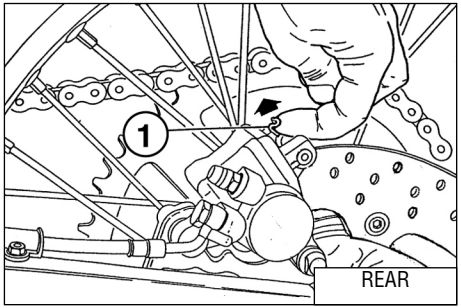


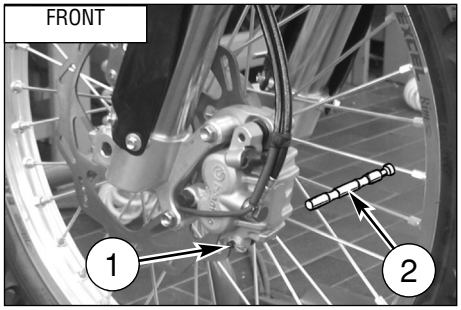
BRAKE PADS REMOVAL

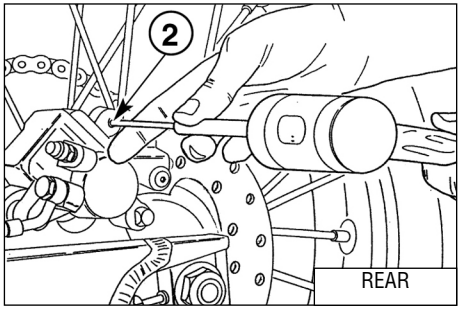
- Remove springs (1).
- Remove pins (2).
- Remove pads.

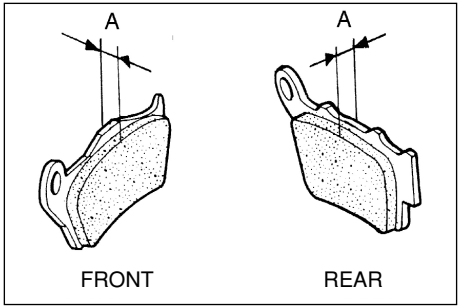
CAUTION!
Don't operate the brake lever or pedal while removing the pads.

PADS WEAR
Inspect pads for wear.
Service limit " A" is: 3,8 mm (0.15 in.).
If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.









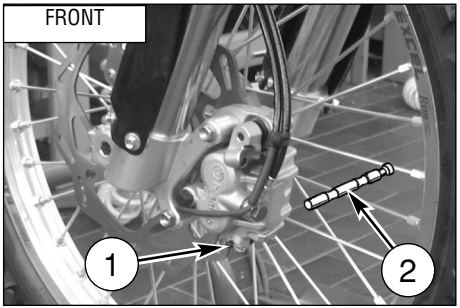
PADS CLEANING

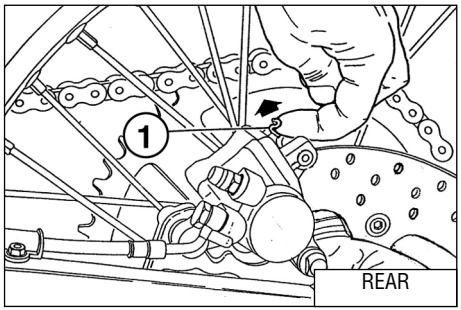
Be careful that no disc brake fluid or any oil gets on brake pads or discs. Clean off any fluid or oil that inadverently gets on the pads or disc with alcohol.
Replace the pads with new ones if they cannot be cleaned satisfactorily.

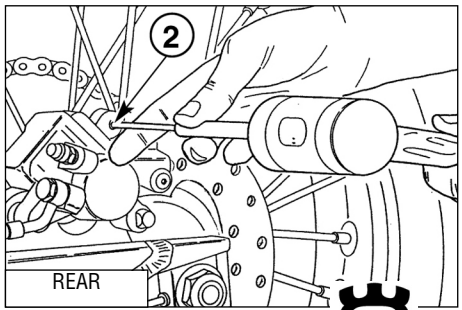
PADS INSTALLATION

- Install new brake pads.
- Reassemble the two pins (2) and the springs (1).

WARNING!
Do not attempt to ride the motorcycle until the brake lever or pedal are fully effective. Pump the brake lever or pedal until the pads are against the discs. The brake will not function on the first application of the lever or pedal.







BRAKE DISC WEAR

Measure the thickness of each disc at the point where it has worn the most. Replace the disc if it has worn past the service limit.

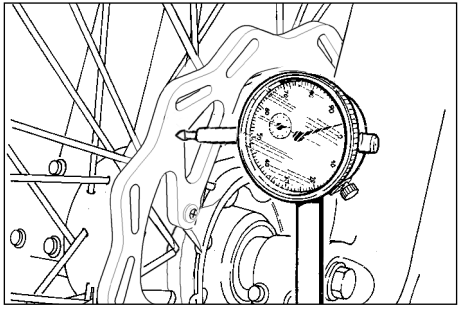
Disc Thickness

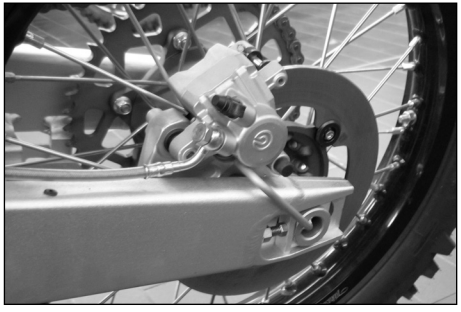
DISC	STANDARD	SERVICE LIMIT
Front	3 mm	2,5 mm
Rear	4 mm	3,5 mm

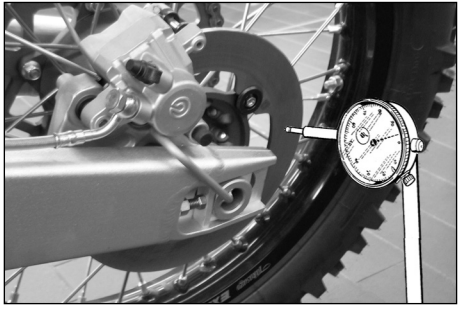
DISC WARPAGE

Measure disc warpage. Service limit for both discs is 0,15 mm (0.006 in.)

Replace the disc if warpage is more than service limit.

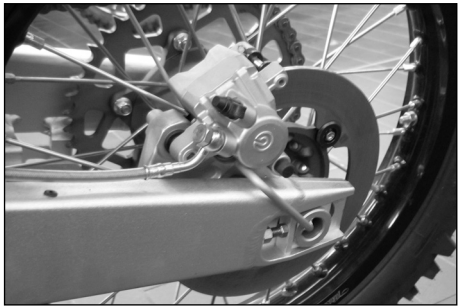






DISC CLEANING

Poor braking can also be caused by oil on the disc. Oil or grease on the disc must be cleaned off with a high flash-point oil free solvent, such as acetone or lacquer thinner.



FLUID CHANGE

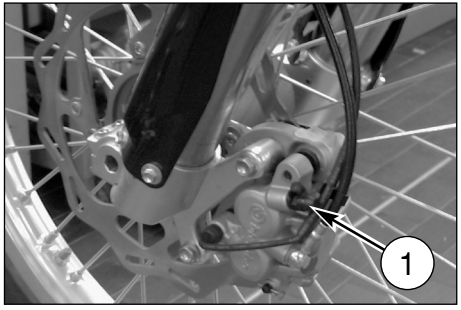
The brake fluid should be checked and changed in accordance with the Periodic Maintenance Chart or whenever it is contaminated with dirt or water. Don't change the fluid in the rain or when a strong wind is blowing.

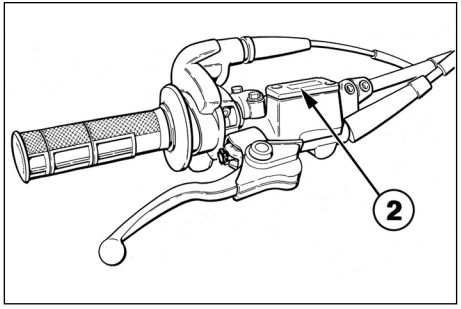
CAUTION!

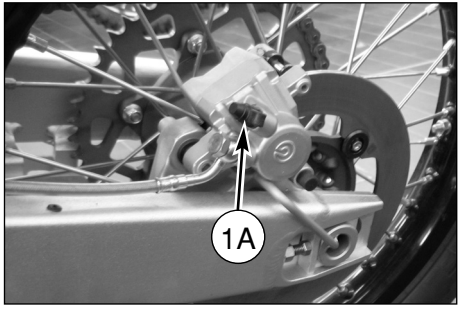
- *** Use only brake fluid from a sealed container (DOT 4). Never use old brake fluid.**
- *** Never allow contaminants (dirt, water, etc.) to enter the brake fluid reservoir.**
- *** Don't leave the reservoir cap off any length of time to avoid moisture contamination of the fluid.**
- *** Handle brake fluid with care because it can damage paint.**
- *** Don't mix two types of fluid for use in the brake. This lowers the brake fluid boiling point and could cause the brake to be ineffective. It may also cause the rubber brake part to deteriorate.**

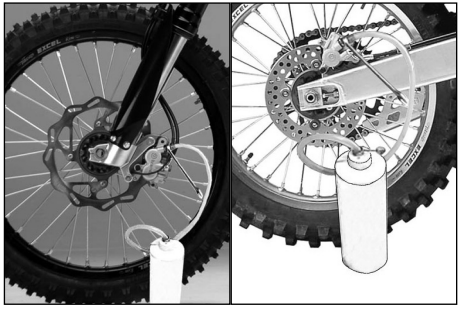
To replace the fluid, proceed as follows:

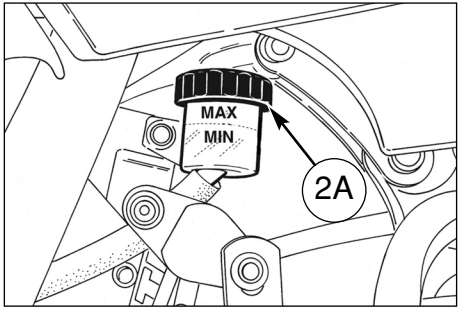
- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1) or (1A).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container.
- Remove fluid reservoir cap (2) or (2A) and the rubber.
- Loosen bleeding valve on the brake caliper.





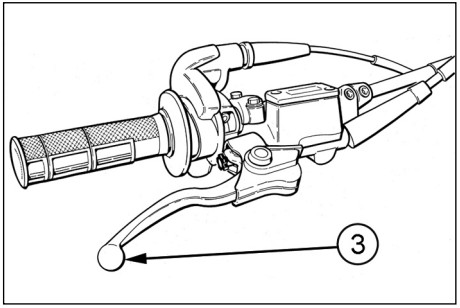


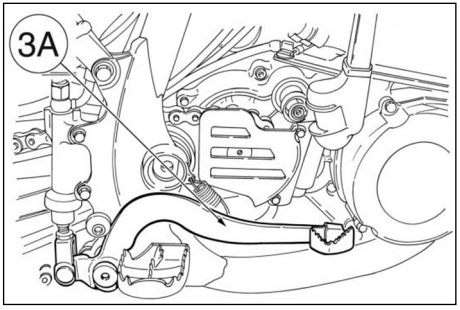


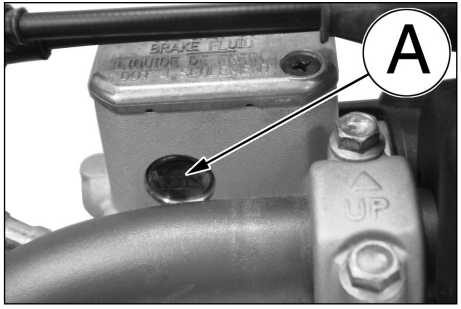


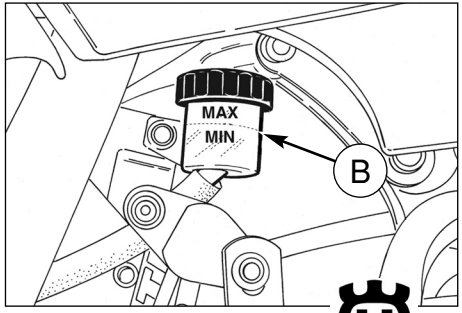
- Pump with brake lever (3) or brake pedal (3A) in order to push brake fluid out of line.
- Close the bleeding valve and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve, apply the brake using the brake lever or pedal, close the bleeding valve with the brake lever or pedal applied and then quickly release the lever or pedal.
- Repeat this operation until the brake line is filled and clear fluid starts coming out of the plastic hose: now close the bleeding valve.
- Restore the brake fluid level (A) or (B) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap.

After the brake fluid replacement, it is necessary to operate the braking system bleeding (see pages 46 and 48).



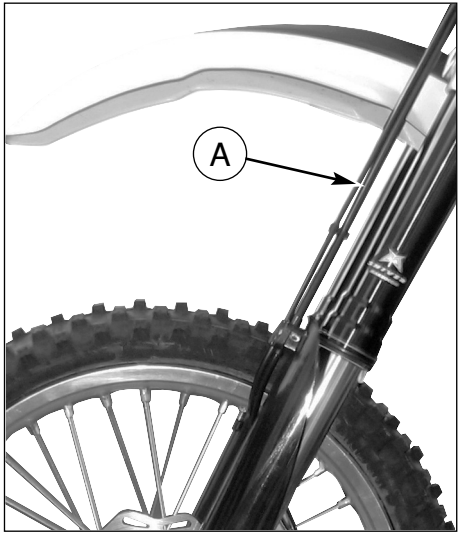


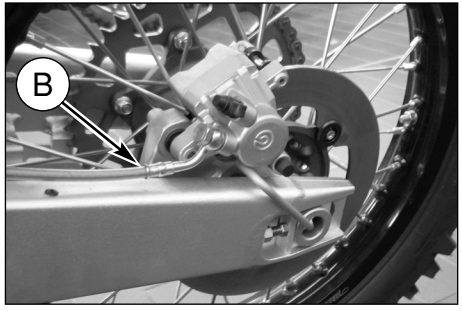




WARNING!
Brake fluid quickly ruins painted surfaces; any spilled fluid should be completely wiped up immediately.
*** Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly and call a doctor if your eyes were exposed.**

Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): if the hoses (A) and (B) are worned or cracked, their replacement is advised.

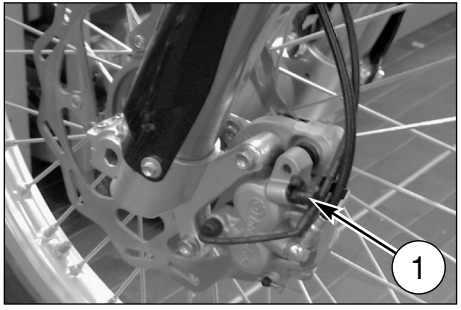




FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled after the fluid replacement or when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.
Proceed as follows:

- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container (make sure that the end of the hose is submerged in brake fluid during the entire bleeding operation).



- Remove fluid reservoir cap (2), the rubber and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve and pump with brake lever (3) several times until the fluid, clear and without bubbles, comes out of the hose: now close the bleeding valve.-
- Restore the brake fluid level (A) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap (2).

WARNING!
During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.
Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

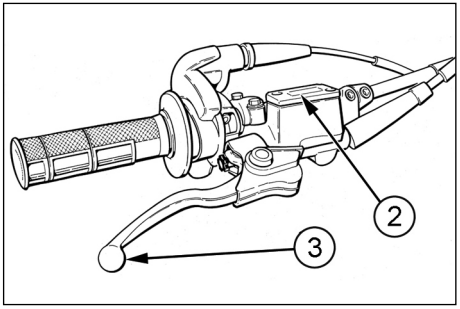
As the braking fluid is a very corrosive substance, in the case it comes in contact with your eyes wash them abundantly with water.

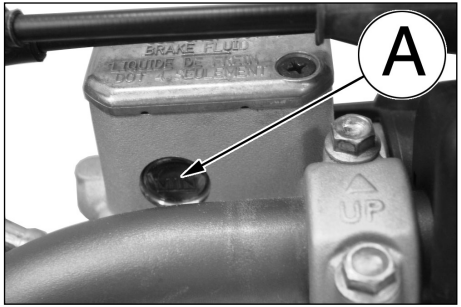
During the bleeding of the braking circuit keep the handlebar turned leftwards. This is the way to lift the pump tank and to make easier the bleeding of the braking system.

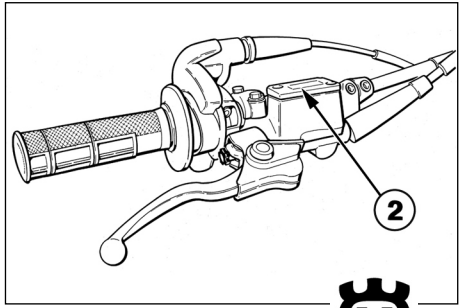
If the lever stroke gets stretchy and the braking action results as poor in the case of falls during competitions, or after repair work in shops, repeat the bleeding operation described above.

As the bleeding operation does not fully eliminate the air inside the circuit, the small quantity of air remaining inside will be eliminated after a short time of use of the brake. In this case however, the action of the lever will be harder and the stroke shorter.

EN







REAR BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled after the fluid replacement or when, due to air in the circuit, the pedal stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- Remove the reservoir cover (A) rubber boot and top up with (DOT 4) brake fluid.
- Attach a clear plastic hose to the bleed valve (1) on the caliper and turn the other end of the hose into a container.

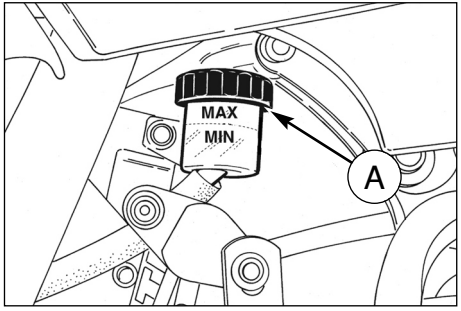
Depress the pedal (2) and keep it full down.

- Loosen the bleed union letting out fluid (at first, only air will come out), then, closing the union slightly.
- Release the pedal and wait for a few seconds before repeating the operation until only fluid come out of the tube.
- Close the bleed union to the prescribed torque and check the fluid level (B) inside the reservoir before reassemblle the cap (1).

If the bleeding operation has be done correctly, the pedal will have no mushy feel. If not, repeat the operation.

NOTE

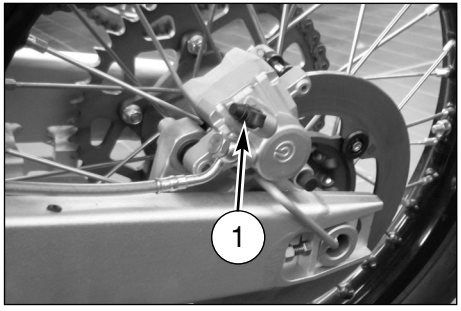
Should the motorcycle, due to a fall during a competition or shop repairs, show some elasticity of the brake lever stroke, with a subsequent braking efficiency decrease, you'll to repeat the circuit bleeding as above described.

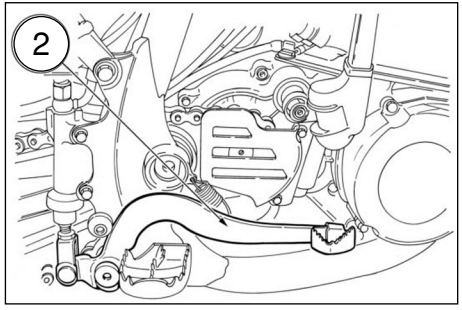


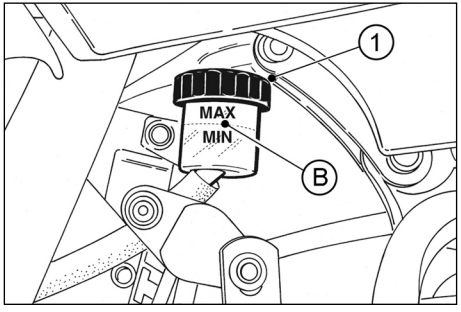
WARNING!

During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.

Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).







EXHAUST MUFFLER

The muffler reduces the noise of the exhaust gases, but it is an integral part of the exhaust as well. As such, its conditions affect the motorcycle performance.
When the noise on the exhaust is too high, it means that the deadening material set on the holed tube inside the muffler is deteriorated.

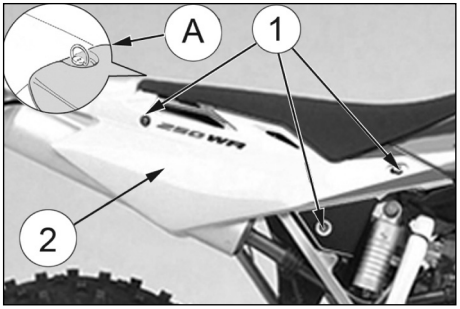
WARNING: Check the deadening material after every competition and replace it if necessary.

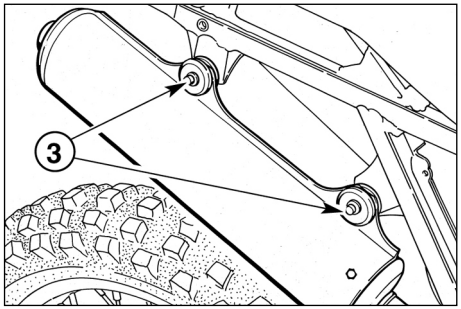
REPLACING MUFFLER DEADENING MATERIAL

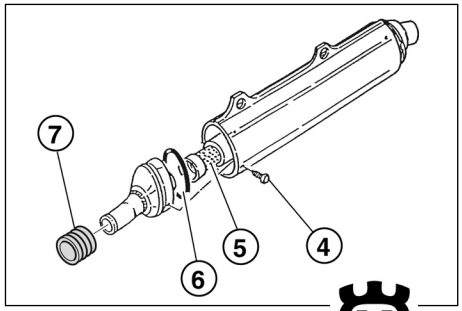
First turn counterclockwise fastening rear pin (A) then remove saddle, screws (1) andR.H. side panel (2). Remove the two exhaust silencer fastening screws (3). Extract the silencer from the union manifold to the
exhaust pipe. Remove the screws (4), the inner tube (5) and replace the old silencer packing. Check the
O-Ring (6) for wear and replace it, if necessary. Cheek the manifold (7) for wear and replace it, if necessary.

Note*: If silencer or exhaust are difficult to remove, help to slide them apart by tapping gently with a rubber or plastic hammer.

EN







OVERHAULING THE WHEELS

The tables hereunder show the type of control the rim and wheel axle are to be submitted to.

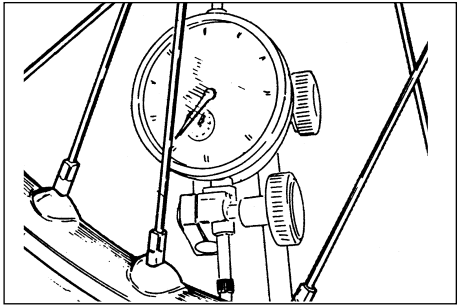
Note*: if the rim is badly, it should be replaced.

DEFORMATION RIM

	STANDARD	MAX. LIMIT
Side skid	less than 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Eccentricity	less than 0,8 mm	

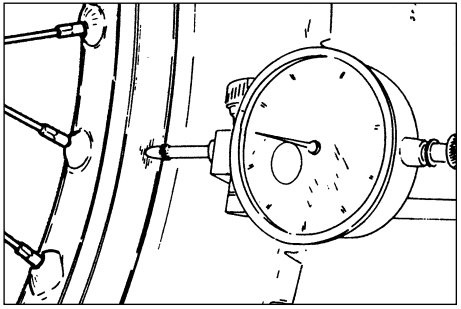
WHEEL SPOKES

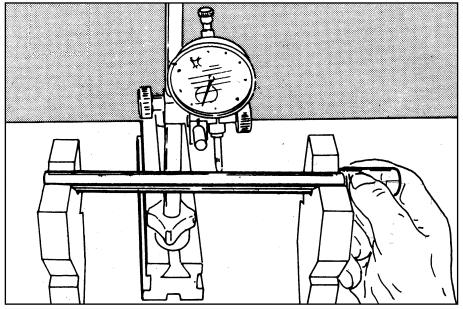
Check to make sure that all the nipples are tight; tighten them if necessary.
Remember that an insufficient stretch jeopardizes the motorcycle stability.
For an instant check, use a metal point (for instance, a screwdriver) to beat the spokes with. A live sound accounts for an accurate tightening, while a dull sound means that a new tightening is necessary.

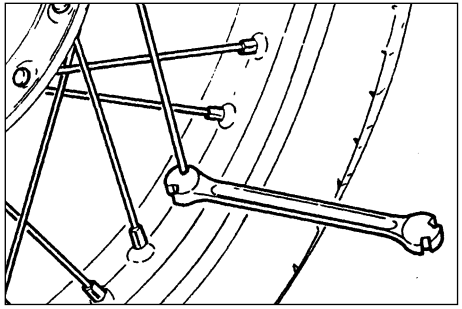


WHEEL RIM AXLE BENDING

If the bending figure is over the allowable max. limit, straighten or replace the axle.
If the wheel axle cannot be straightened within the max. limit (0,2 mm) stated, replace it.



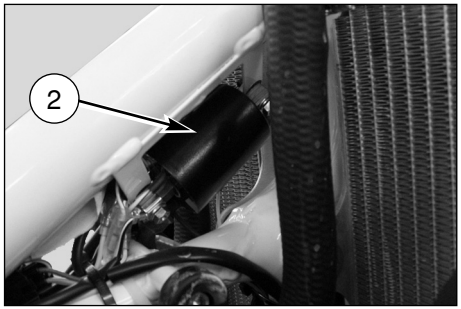


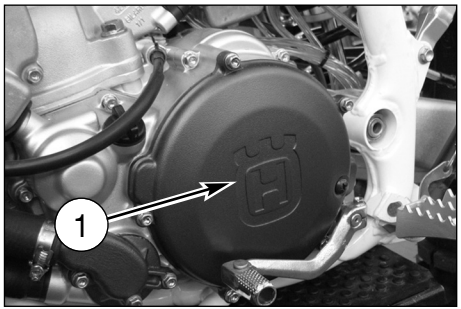


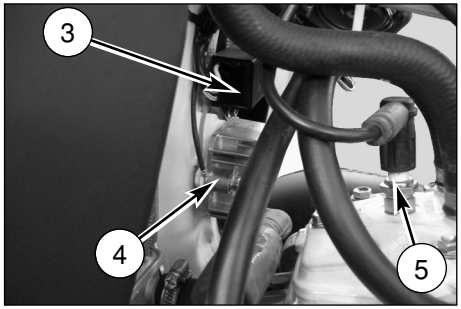
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION

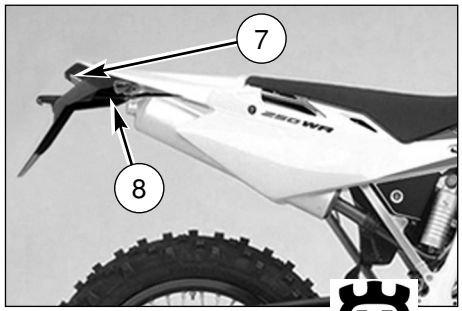
The ignition system includes the following elements:
- Generator (1), in oil bath, on the inner side of L.H. crankcase cover;
- Electronic ignition coil (2) under the fuel tank;
- Electronic power unit C.D.I. (3) under the fuel tank;
- Voltage regulator (4) located on the frame, between the radiators.
- Spark plug (5) on the cylinder head;

The electric system includes the following elements:
- Flashing indicator device under the front headlamp housing;
- Headlamp (6) with two filaments bulb of 12V-35/35W and parking light bulb of 12V-5W;
- Back light (7) with 12V-21W stop light, 12V-5W parking light
- Turn signals bulb (8) of 12V-10W;







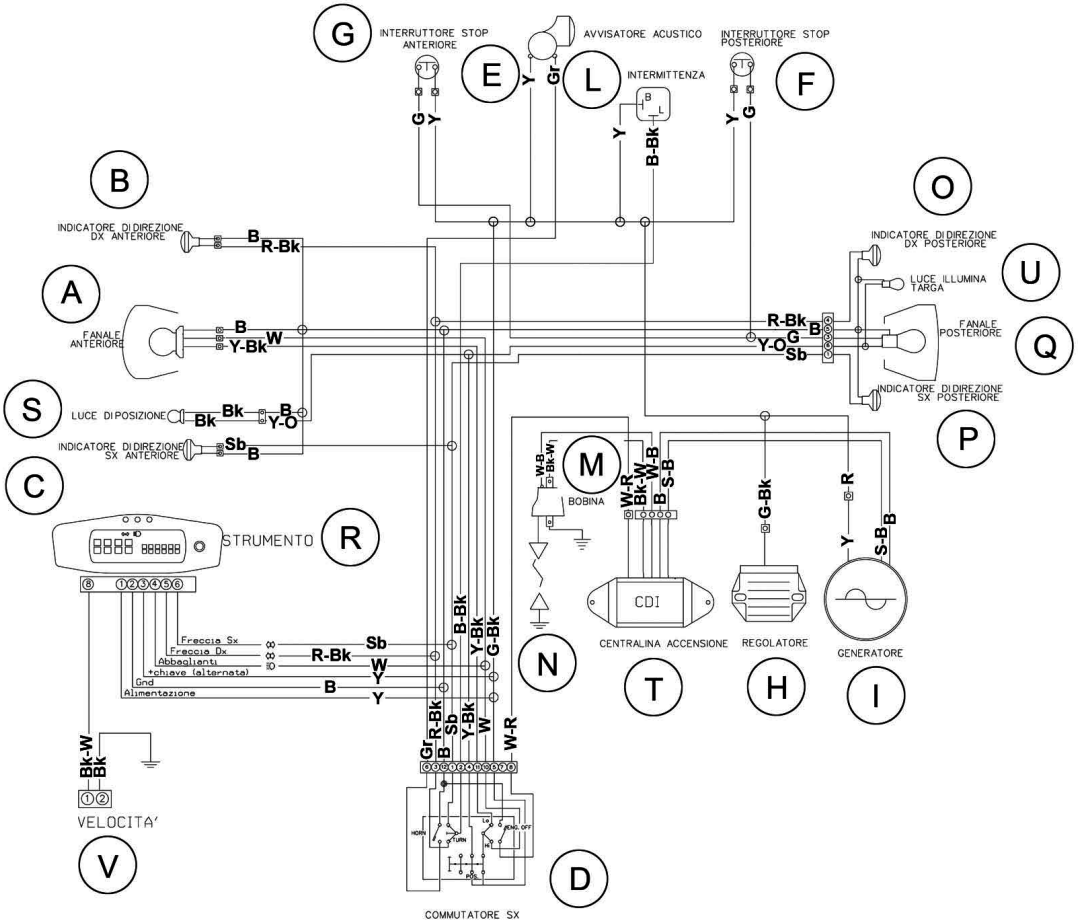


Cable colour coding

B	Blue
Bk	Black
Br	Brown
G	Green
Gr	Grey
O	Orange
Pk	Pink
R	Red
Sb	Sky blue
V	Violet
W	White
Y	Yellow

KEY TO ELECTRIC DIAGRAM

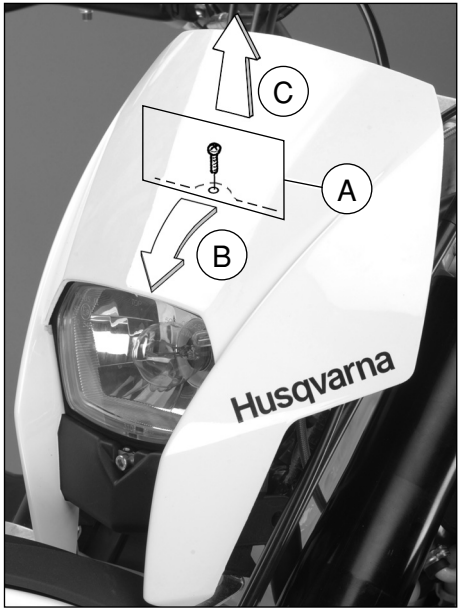
A. Front headlamp
B. R.H. front turn indicator
C. L.H. front turn indicator
D. L.H. commutator
E. Horn
F. Rear stop switch
G. Front stop switch
H. Voltage regulator
I. Alternator
L. Turn indicators flasher
M. H.T. coil
N. Spark plug
O. R.H. rear turn indicator
P. L.H. rear turn indicator
Q. Tail light
R. Instrument
S. Side light
T. Electronic power unit
U. Plate illumination
V. Speed sensor

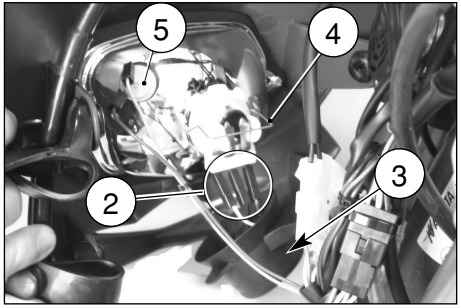

G
INTERRUTTORE STOP ANTERIORE
E
AVVISATORE ACUSTICO
L
INTERMITTENZA
INTERRUTTORE STOP POSTERIORE
F
B
INDICATORE DI DIREZIONE DX ANTERIORE
A
FANALE ANTERIORE
S
LUCE DI POSIZIONE
INDICATORE DI DIREZIONE SX ANTERIORE
C
STRUMENTO
R
Freccia Sx
Freccia Dx
Abbaglianti
+chiave (alternata)
Gnd
Alimentazione
VELOCITA'
V
O
INDICATORE DI DIREZIONE DX POSTERIORE
U
LUCE ILLUMINA TARGA
Q
FANALE POSTERIORE
INDICATORE DI DIREZIONE SX POSTERIORE
P
M
BOBINA
CDI
CENTRALINA ACCENSIONE
N
T
REGOLATORE
H
GENERATORE
I
COMMUTATORE SX
D

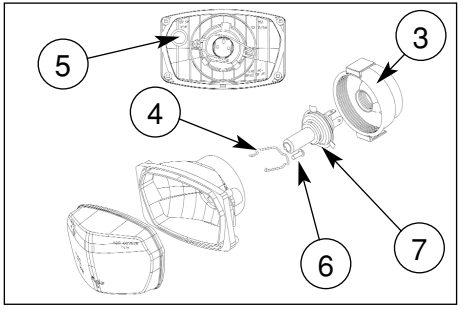
HEADLAMP BULBS REPLACEMENT

To gain access to the healamp bulbs, proceede as follows:
- remove the upper fastening screw of the the headlamp carrier to the instrument panuel support (A);
- push forward the headlamp carrier (B) and pull it towards the high (C) in order to uncouple from the two lower supports.
- remove the headlamp carrier;
- remove the two filaments bulb (7) connector (2) and the boot (3);
- remove the screw (6);
- release the bulb holding spring (4) and then the bulb itself.

To replace the parking light bulb (5) extract it from the inside cover.
After replacement, reverse operations for reassembly.







REAR TAIL LIGHT BULB REPLACEMENT

Remove the two fastening screws (1) in the inner side of the rear fender and the lens (2).

Pull the lamp (3) inside, turn it counterclockwise then remove it from the lamp holder.

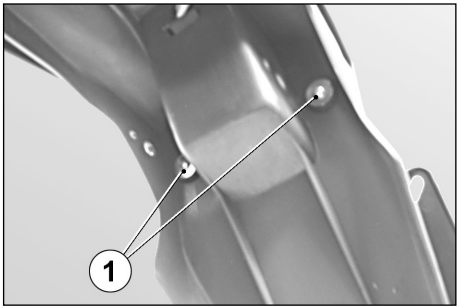
After replacement, reverse operations for reassembly.

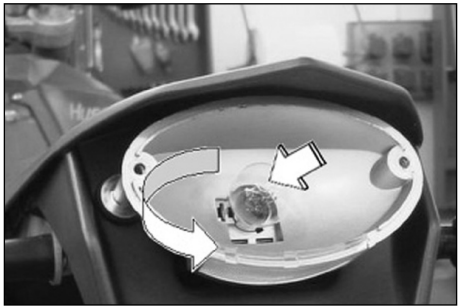
NOTES: make sure not to tighten the screws excessively.

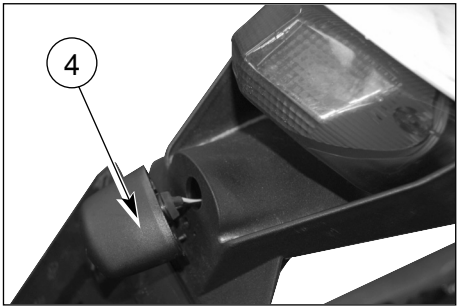
REPLACING THE NUMBER PLATE LAMP

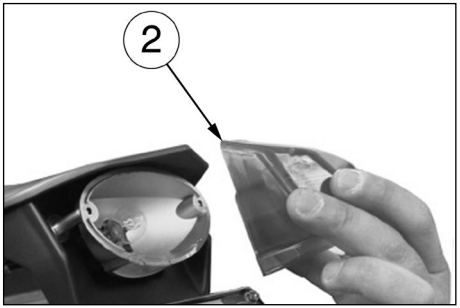
Pull out the number plate lampholder (4) from the back of the vehicle. Pull out the lampholder and the bulb. Rotate the bulb (5) to remove from the lampholder.

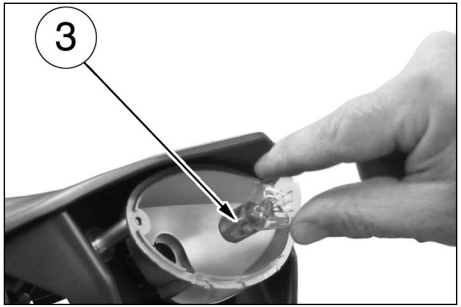
Once the bulb has been replaced, reverse the above procedure.

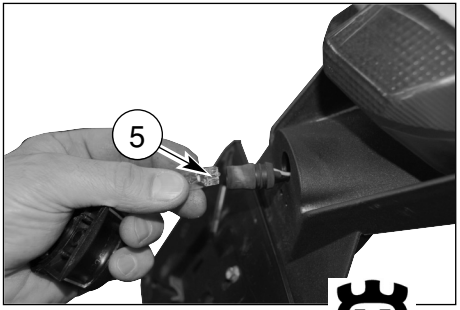










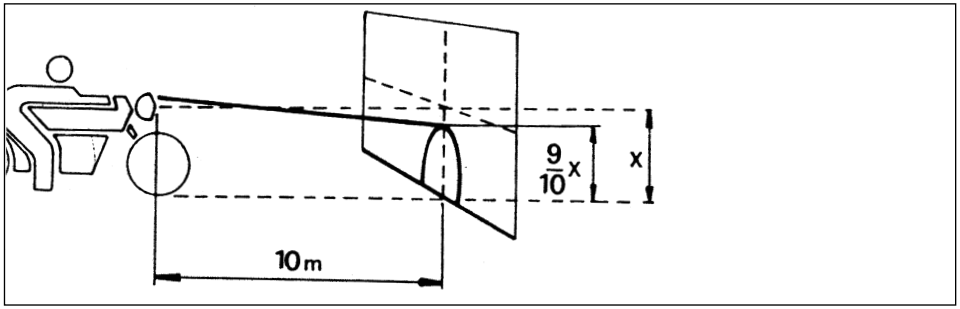


ADJUSTMENT OF HEADLIGHT

When checking the proper orienting of headlight, inflate tires at right pressure, sat a person on the saddle and place the motorcycle perpendicular with its longitudinal axis 10 meter (33 ft) from a wall or screen. Then trace an horizontal line equal to the height of headlight center and a vertical one in line with its longitudinal axis.

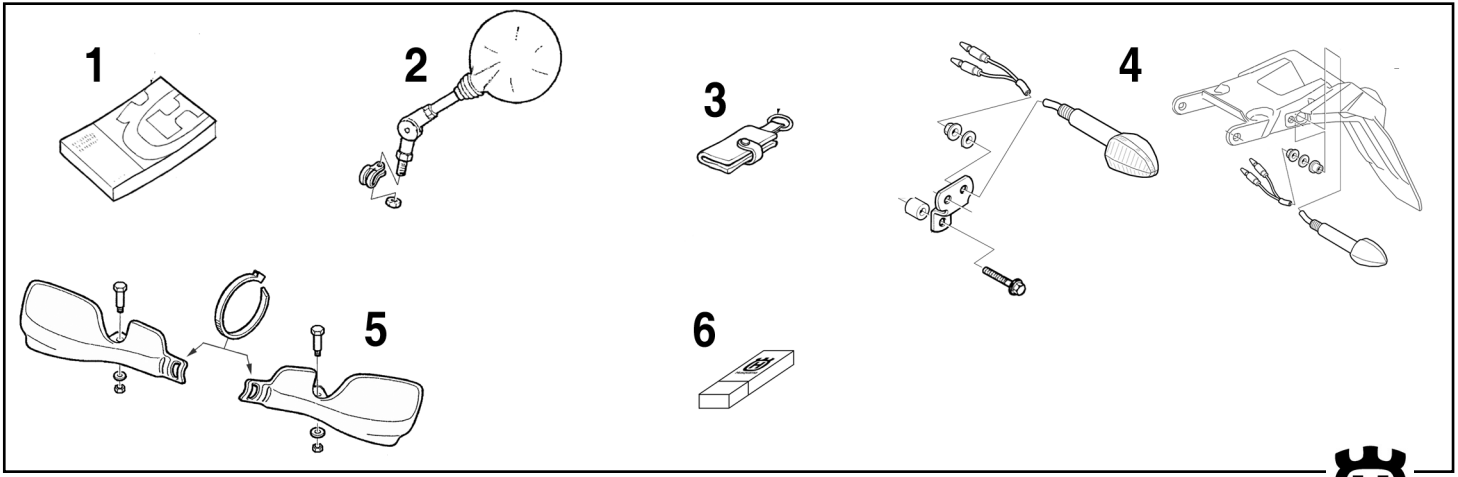
If possibile, execute this operation in a shadowy place.
When the low beam is on, the upper boundary limit between dark and lit zone should be 9/10 th of headlight center from groud.

Adjust the preadlamp aiming by turning screw (1) to lower or lift the high beam.



EQUIPMENT

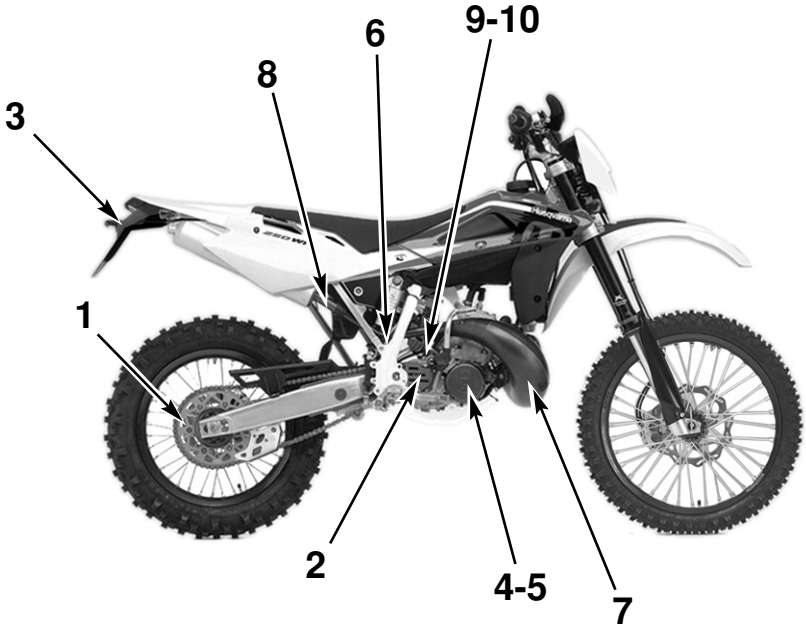
Pos.	Code Nr.	NAME
1	8000H1604	MULTILANGUAGE QUICK MANUAL (1)
2	8A0065437	L.H. REARVIEW MIRROR (1)
	8B0065437	R.H. REARVIEW MIRROR (1)
3	800097615	HUSQVARNA KEY HOLDER (1)
4	8000H1374	BLINKERS KIT (1)
5	80A0A6210	HAND GUARDS KIT
6	8000H2124	"USB" MEMORY



OPTIONAL PARTS LIST

Pos.	N. Codice	NAME	MODELS
1*	8A0096837	REAR SPROCKET Z=47 (1)	WR 250-WR 300
	8B0096837	REAR SPROCKET Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	REAR SPROCKET Z=49 (1)	WR 250-WR 300
	8D0096837	REAR SPROCKET Z=50 (1)	WR 250-WR 300
2*	800063829	DRIVE SPROCKET Z=14 (1)	WR 250-WR 300
	800063830	DRIVE SPROCKET Z=15 (1)	WR 250-WR 300
3*	8000B1641	LICENCE PLATE HOLDER KIT RACING (1)	WR 250-WR 300
4	800094853	ENGINE GASKET KIT (1)	WR 250-WR 300
5	800099893	ENGINE SEALS KIT (1)	WR 250-WR 300
6	8000H0076	REAR SHOCK ABS. SP RING (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250-WR 300
7*	8B00A0144	EXHAUST PIPE (1)	WR 250
	8000H0678	EXHAUST PIPE (1)	WR 300
8*	800092788	SILENCER SLEEVE (1)	WR 250-WR 300
9*	8000H1011	CARBURETOR KIT (1)	WR 250
	8000H1013	CARBURETOR KIT (1)	WR 300
10*	8000H1012	CARBURETOR JETS KIT (1)	WR 250
	8000H1014	CARBURETOR JETS KIT (1)	WR 300

*: For racing only


3
8
6
9-10
1
2
4-5
7

APPENDIX

AFTER-RACE CHECK POINTS

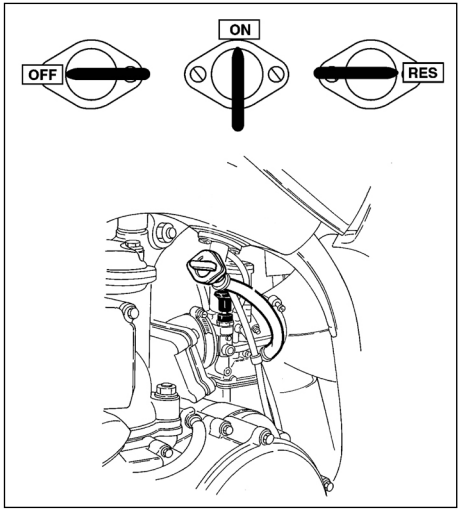
After racing, first clean the motorcycle and then inspect the entire motorcycle, with special attention to the items listed in «MAINTENANCE» table (Appendix A), such as the air cleaner, carburetor, brakes, etc.

Carry out general lubrication, and make adjustment as necessary.

STORAGE

When the motorcycle is to be stored for any length of time, is should be prepared for storage as follows:

- Clean the entire motorcycle thoroughly.
- Empty the fuel from the fuel tank, and empty the carburetor float bowl. (If left in for a long time, the fuel will deteriorate).



WARNING

Never litter the environment with fuel, and let the engine running in open air, never in closed rooms.

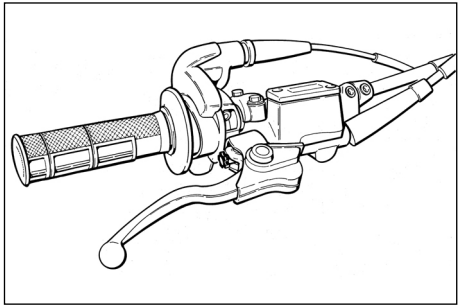
- Lubricate the drive chain and all the cables.
- Spray oil on all unpainted metal surfaces to prevent rusting. Avoid getting oil on rubber parts or in the brakes.
- Set the motorcycle on a box or stand so that both wheels are raised off the ground. (If this cannot be done, put boards under the front and rear wheels to keep dampness away from the tire rubber).
- Tie a plastic bag over the exhaust pipe to prevent moisture from entering.
- Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.

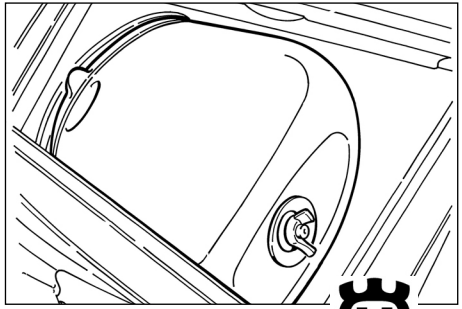
To put the motorcycle back into the use after storage.

- Make sure the spark plug is tight.
- Fill the fuel tank.
- Run the engine for about 5 minutes to warm the oil then drain the oil.
- Put in fresh transmission oil (page 19).
- Check all the points listed under the inspection and Adjustment Section (Appendix A).
- Lubricate the points (listed in the Lubrication Section (Appendix A).

CLEANING
IMPORTANT RECOMMENDATION

Premised that, before the motorcycle washing, it is necessary to protect opportunely from the water the following parts:
a) Rear opening of the muffler;
b) Clutch and brake levers, hand grips, handlebar commutators;
c) Air cleaner intake;
d) Fork head, wheel bearings;
e) Rear suspension links,

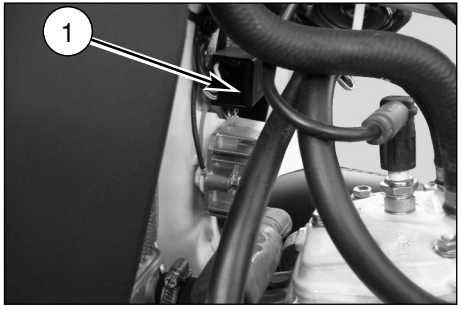




it is necessary ABSOLUTELY TO AVOID THAT HIGH PRESSURE JETS OF WATER OR AIR come to contact with THE ELECTRICAL PARTS, especially the electronic control unit (1).

After washing:
- Lubricate the points listed in the Maintenance Table (Appendix A).
- Start the engine and run it for 5 minutes.
- Test the brakes before riding the motorcycle.

WARNING*: Never wax or lubricate the brake disc. Loss of braking and an accident could result. Clean the disc with an oilless solvent such ans acetone. Observe the solvent warnings.



PRE -DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	❑
Two-stroke mix oil level	Check level	❑ ❄
Coolant	Check / Restore level	❑
Cooling system	Check for leakage	❑
Electric fans	Check operation	❑ ❄ ❄
Spark plugs	Check / Replace	❑
Throttle body / Carburettor	Check and adjust	❑
Brakes / Clutch fluid	Check level	❑
Brakes / Clutch	Check operation	❑
Brakes / Clutch	Check lines for leakage	❑
Throttle control	Check operation	❑
Throttle control	Check / Adjust play	❑
Choke control	Check operation	❑
Flexible controls and transm.	Check / Adjust	❑
Drive chain	Check / Adjust	❑

Description	Operation	Pre-delivery
Tyres	Check pressure	❑
Side stand	Check operation	❑
Side stand switch	Check operation	❑
Electrical equipment	Check operation	❑
Instrument panel	Check operation	❑
Lights / Visual signals	Check operation	❑
Horn	Check operation	❑
Headlight	Check operation	❑
Ignition switch	Check operation	❑
Locks	Check operation	❑
Screws and nuts	Check / Tighten	❑
Hose clamps	Check / Tighten	❑
General lubrication		❑
General test		❑

❄ : only for motorcycles with 2 stroke engine

❄❄ : only for some models

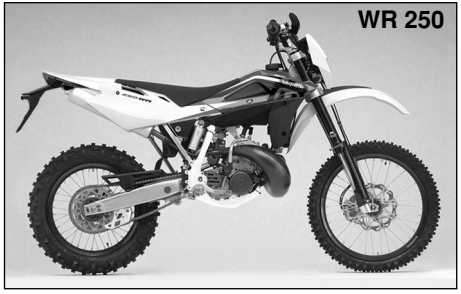
NOTES FOR USA/CDN MODEL

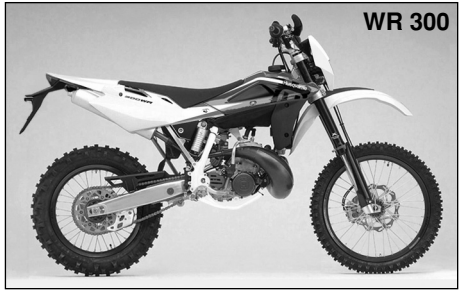
DISCLAIMER OF WARRANTY

IN ACCEPTING DELIVERY OF THIS MOTORCYCLE THE BUYER OR TRANSFEREE ACKNOWLEDGES THAT HE HAS THOROUGHLY INSPECTED THE MOTORCYCLE, AND FURTHER AGREES TO ACCEPT THE MOTORCYCLE AS IS WITH ALL DEFECTS OR FAULTS, CONCEALED OR OBVIOUS. HE FURTHER AGREES THAT NO WARRANTIES ATTACH, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. THE BUYER OR TRANSFEREE INDEMNIFIES AND HOLDS HARMLESS **HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.**, ITS AGENTS AND EMPLOYEES. FOR ANY FAILURE OF PERFORMANCE, COST OF SERVICE, OR REPAIR. TC-TXC: THE BUYER FURTHER ACKNOWLEDGES THAT THIS MOTORCYCLE IS NOT INTENDED FOR USE ON PUBLIC STREETS, ROADS, HIGHWAYS, OR TRAILS UNDER PUBLIC JURISDICTION AND THAT USE ON SUCH MAY VIOLATE STATE AND FEDERAL LAW.

Noise emission warranty

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers.





Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited.

Federal law prohibits the following acts or causing thereof:

(1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and

(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.

1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
3) Lack of proper maintenance.
4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

Warning statement

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use.

Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

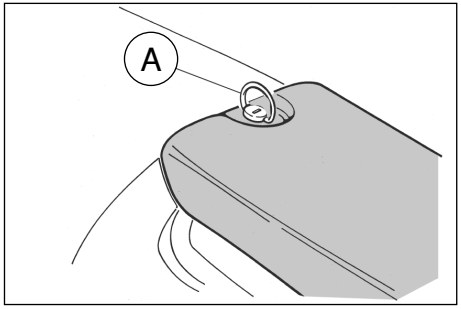
SPARK ARRESTER

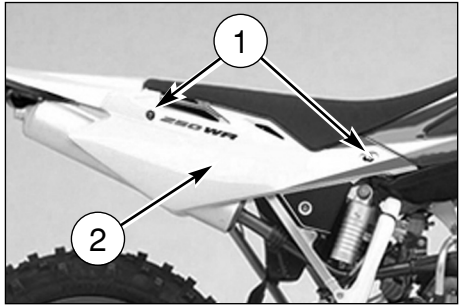
The WR models are equipped with a U.S. Forest Service approved spark arrester for maximum efficienty and performance.

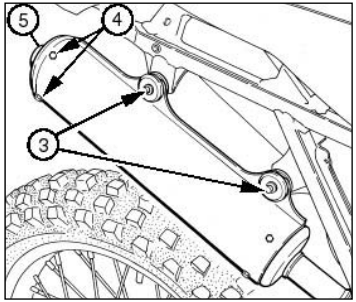
" SPARK ARRESTER" MAINTENANCE AND CLEANOUT INSTRUCTIONS

Proceed as follows:
A: First turn counterclockwise fastening rear pin (A) then remove saddle, screws (1) and R.H. side panel (2).
B: Remove the two screws (3) fastening the muffler to the rear frame. Extract the silencer from the union manifold to the exhaust pipe.

Note*: If silencer or exhaust are difficult to remove, help to slide them apart by tapping gently with a rubber or plastic hammer.
C: remove the four screws (4) and the endcap (5) from silencer's body;
D: examinate SPARK ARRESTER conditions and remove, if necessary, carbon particles from the SPARK ARRESTER screen;
E: if necessary, inflate air on the SPARK ARRESTER screen, in the opposite direction in respect of the exhausted gas flow;
F: assemble the front endcap on the silencer's body, mounting the screws in the correct position, providing a tight connection between endcap and silencer's body, using, if necessary, a silicone paste;
G: re-assemble the silencer on motorbike.
Due to the SPARK ARRESTER position on the silencer, if you need only to check the SPARK ARRESTER conditions you can:
A: disassemble the silencer from motorbike;
B: check SPARK ARRESTER conditions simply looking into the silencer from front endcap opening;
C: if the check is positive, you can proceed in re-assembling the silencer on the motorbike;
D: if the check is negative, proceed with the maintenance and cleanout procedure.







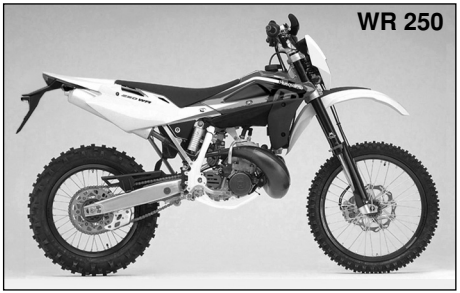
NOTES FOR "AUS" MODEL

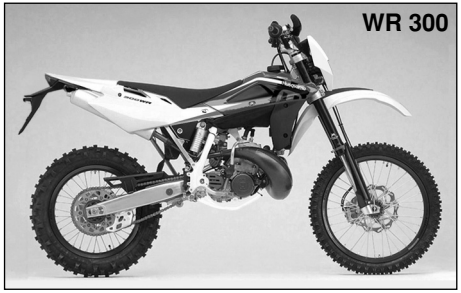
Tampering Warning:

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal law prohibits the following acts or causing therefor:
1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and
2) The use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.
1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
3) Lack of proper maintenace.
4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalities under state and local ordinances.





ALPHABETIC INDEX

Page

A
Adjusting the carburetor 21
Adjusting the clutch 22
Adjusting the driven transmission 33
Adjusting the fork 29
Adjusting the front brake control lever 26
Adjusting the headlamp....56
Adjusting the idle 21
Adjusting the rear brake idle stroke....27
Adjusting shock absorber hydraulic brake 32
Adjusting shock absorber preload spring....31
Adjusting the rear brake pedal position 27
Adjusting the steering bearing play 25
Adjusting the suspensions according to the track special conditions 28
Adjusting the throttle cable 21

B
Brakes....39
Brake disc cleaning 43
Brake disc warpage 42
Brake disc wear....42
Brake pad assembly 41
Brake pad wear 40
Brake pad disassembly 40

C
Carburettor 7
Carburetor starter 10
Chain lubrication....34
Checks after every competition 60
Checks during running in....16
Check of air filter....24
Check of chain, pinion, crown wear 34
Check of cooling fluid level 19
Check of front brake fluid level 26
Check of rear brake fluid level....27
Check of transmission oil level 19
Cleaning the air filter 24
Clutch 7
Clutch control 14
Coolant replacement 20
Cooling fluid 8
Control position....6

D
Digital instrument 11
Driven transmission chain 7

E
Electric diagram 52,53
Electric elements 51
Engine lubrication 8
Engine start 17
Engine stop 18

F
Filling the braking system 44
Fluid change 44
Fork oil level 29
Fuel....10
Fuel cock....10
Front brake control 13
Front braking system bleeding 46,47
Front fork 7

G
Gearbox control....15
Gearbox outlet pinion 7
General cleaning 61

H
Handlebar commutator 14
Handlebar position change 30
Headlamp bulbs replacement 54

I
Ignition 7
Important notice 3

L
Lamp light plate replacement 55
Long inactivity 60

M
Motorcycle stop 18
Muffler on the exhaust 49

O
Overhauling the wheels....50

P
Pad cleaning 41
Parts replacement 3
Pilot lights....11
Preliminary checks 16

R
Rear brake control....14
Rear braking system bleeding 48
Rear damper....7
Rear pinion 7
Rear taillight bulb replacement 55
Removing the front wheel 36
Removing the rear wheel....38
Running in 16

S
Steering lock 13
Side stand....9
Spark arrester....66
Spark plug 7
Spark plug check....23

T
Throttle control 13
Tires....8,39
Transmission oil change....19

V
Vehicle identification number 5
Voltage regulator....23

W
Wheel pin bending 50
Wheel spokes 50
Wheels....8,36

FRANÇAIS

Husqvarna

PRESENTATION

Bienvenus dans la famille motocycliste Husqvarna!
Votre nouvelle moto Husqvarna a été projetée et construite pour qu'elle soit la meilleure dans son genre. Les instructions de service ci-incluses ont été préparées pour vous fournir une guide d'entretien et de fonctionnement simple et clair.
Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions ici contenues, qui sont les plus simples à suivre pour les opérations d'entretien.
Les réparations ou les entretiens plus spécifiques ou plus importants requièrent l'intervention de mécaniciens experts et l'utilisation d'équipements spécifiques.Votre Concessionnaire Husqvarna en sus des pièces de rechange originales, a l'expérience et tous les outils nécessaires à vous rendre un service excellent.

Rappeler en outre que le "Livret d'utilisation et de entretien" fait partie intégrantes du motocycle et donc il doit rester joint aussi au même en cas de revente.

Cette motocyclette utilise des éléments projetés et realizés grace à systèmes et technologies d'avanguard et expérimentés dans les competitions.
Dans les motocyclette de competition, chaque détail est vérifié après toutes les races pour garantir les meilleur performances. Pour le correct fonctionnement de la motocyclette, c'est nécessaire suivre le tableau de control et maintien dans l'Appendice A.

AVIS IMPORTANT

Les modèles **WR** êtes motocycles pour emploi ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ) garantis exempté par défauts et couvert par garantie juridique, à la condition que je sois MAINTENUE LA CONFIGURATION DE SÉRIE et respectée le tableau d'entretien reporté au page 7 (Appendice A).
Si les modèles **WR** ils vinssent transformés en motocycles DE COMPÉTITION (AVEC LA PLEINE PUISSANCE), le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif est reporté dans l'Appendice A.

ENDURO

IMPORTANT

Pour la reconnaissance de la garantie il fera à la référence la CONFIGURATION DU VÉHICULE, comme de suite décrit:

A) MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER: AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ
B) MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

Cette motocyclette n'était pas projeté pour parcourir longs trajets avec le moteur toujours au maximum des tours comme peut se passer en occasion des longs trajets sur routes ou autoroutes. Longs trajets au plein gaz peuvent causer des dégats au moteur. Cette motocyclette n'était pas projeté pour l'emploi urbain et n'est pas fourni de électroventilateur et thermostat. Longs stationnements au sémaphore avec le moteur brulant peuvent provoquer un surchauffage du moteur avec l'ébullition de l'eau dans le radiateur.
Cette motocyclette présent un setup pour les competitions et donc le maximum des performances sont garantis avec seulement un pilote. L'utilisation dans les circuits ou tout terrain avec un passager n'est pas conseillé.

Pour maintenir la "Garantie de Fonctionnement" du véhicule, le Client doit suivre le programme d'entretien indiqué sur le livret d'usage et entretien en exécutant les coupons près des ateliers autorisés HUSQVARNA. Le coût pour la substitution des bouts et pour la main-d'oeuvre nécessaire pour respecter l'étage d'entretien est à la charge du Client.
NOTE: la garantie DÉCHOIT en cas de location du motocycle.

Préliminaires

Suivre scrupuleusement les instructions données dans ce manuel en prêtant attention aux remarques indiquées par les mots suivants:

ATTENTION*: Indique la possibilité de blessures graves ou mortelles si ces instructions ne seraient pas suivies.
ATTENTION*: Indique la possibilité que de blessures graves soient provoquées à la personne, ou des dommages sérieux au véhicule, si ces instructions ne seraient pas suivies.
Note*: Fournit d'ultérieures informations.

Remplacement de détails

Pour assurer un usage sans aléa, remplacer les plusieurs éléments avec des éléments ORIGINAUX Husqvarna.

ATTENTION*: Après une chute, inspecter soigneusement le motocycle. Assurez-vous que la poignée des gaz, les freins, l'embrayage, et tous les autres commandes et composants, ne soient pas endommagés, car la conduite d'un motocycle endommagé peut provoquer des accidents.

ATTENTION*: Ne jamais démarrer le motocycle, ou effectuer des opérations d'entretien, sans s'habiller convenablement. Porter le casque, les bottes, les gants, les lunettes pour cyclomotoristes et tout autre mise appropriée.

ATTENTION*: Ne jamais démarrer ou conduire le motocycle sans avoir la nécessaire expérience. Assurez-vous d'être toujours dans de bonnes conditions physiques.

PRECAUTIONS POUR LES ENFANTS ATTENTION
• Garer le véhicule à l'abri dans un endroit où il ne pourra pas être heurté ou endommagé.Les coups, même involontaires, pourraient provoquer la chute du véhicule avec le danger conséquent pour les personnes, en particulier pour les enfants.
• Pour éviter toute chute accidentelle du véhicule, ne jamais le garer sur un terrain mouillé ou irrégulier, ni sur le goudron rendu ardent par l'effet du soleil.
• Etant donné que le moteur ou le système d'échappement peuvent atteindre des températures très élevées, garer la moto dans un endroit où les piétons ou les enfants ne pourront pas la toucher facilement.

RESUME Page

PRESENTATION 2
AVIS IMPORTANT 2
ELEMENTS D'IDENTIFICATION....5
DONNEES TECHNIQUES....7
TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS....8
COMMANDES....9
MODE D'EMPLOI DE LA MOTO....16
EMPLACEMENT DES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES/
SYSTEME ELECTRIQUE....51-56
FOURNITURES....57
ELEMENTS EN OPTION....58-59
APPENDICE 60
OPERATIONS DE PRÉ LIVRAISON....63
INDEX ALPHABETIQUE....64
ENTRETIEN PERIODIQUE -REGLAGES ....APPENDICE A

Avis

- Les indications "droite" et "gauche" se refèrent aux deux côtés du motocycle par rapport au sens de marche.

- Z: numéro dents
- A: Autriche
  AUS: Australie
  B: Belgique
  BR: Brasile
  CDN: Canada
  CH: Suisse
  D: Allemagne
  E: Espagne
  F: France
  FIN: Finlande
  GB: Grand Bretagne
  I: Italie
  J: Japon
  USA: Etas Units d'Amerique

- Si non différemment spécifié, les données et les instructions sont valables pour tous les Pays.

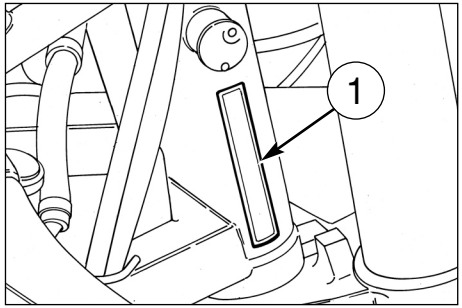
ELEMENTS D'IDENTIFICATION

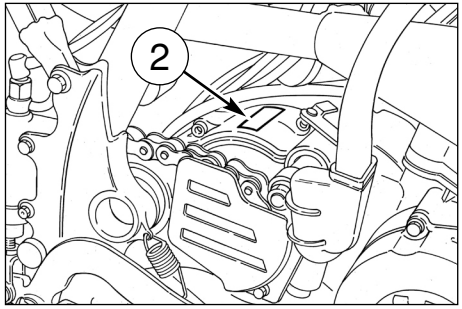
Le numéro d'identification moteur est gravé sur la partie supérieure du carter moteur, tandis que le numéro de matricule de la moto est gravé sur le tube de direction du cadre.
Veuillez noter sur ce livret **le numéro gravé sur le cadre**, auquel on doit toujours se référer lors d'une commande de pièces de rechange, ou lors d'une demande d'informations sur votre motocycle.

NUMÉRO DE CADRE

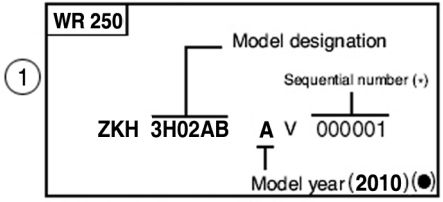
NUMERO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE

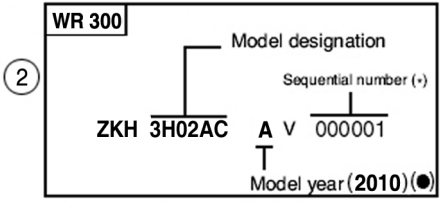
Le numéro de série se compose de 17 caractères et est placé du côté droit du fourreau de direction.





1. Matricule cadre
2. Matricule moteur

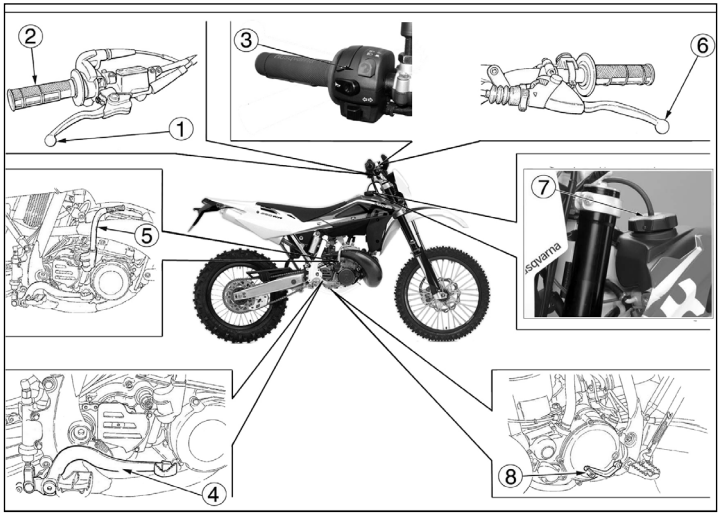


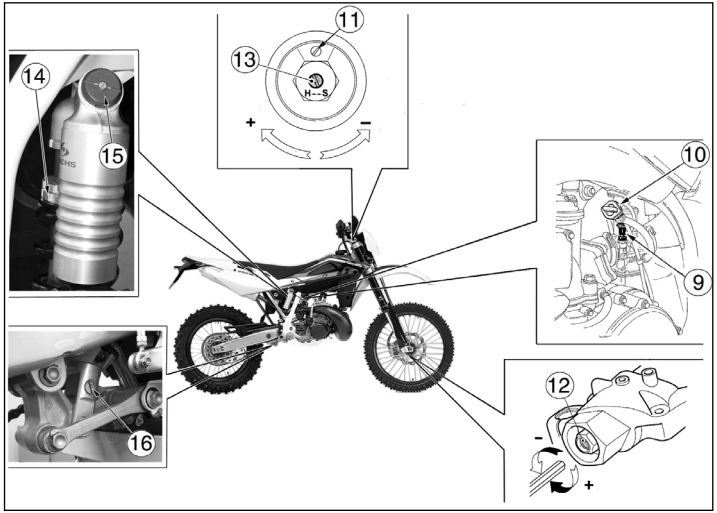


(*): N° progressive
(•): An du modèle

POSITION DES COMMANDES

1. Levier commande frein avant
2. Poignée de gaz
3. Commutateur gauche
4. Pédale commande frein arriere
5. Pédale de démarrage
6. Levier commande embrayage
7. Bouchon réservoir carburant
8. Pédale de commande boîte des vitesses
9. Starter (côté gauche)
10. Robinet carburant
11. Vis de sortie d'air pour tige fourche
12. Réglage compression pour tige fourche
13. Réglage extension pour tige fourche
14. Réglage précharge ressort amortisseur
15. Réglage compression amortisseur (basse et haute vitesses d' amortissement)
16. Réglage extension amortisseur





DONNEES TECHNIQUES

MOTEUR
Type ..... un cylindre à 2 temps
Refroidissement ..... liquide
Alésage (250) ..... mm 66,4
Alésage (300) ..... mm 72
Course ..... mm 72
Cylindrée (250) cm3 249,3
Cylindrée (300) cm3 293,1
Rapport volumetrique
(avec orifices fermés) WR 250 ..... 8,4:1
(avec orifices fermés) WR 300 ..... 6,9:1
Démarrage ..... a pédale

DISTRIBUTION
Type ..... soupape lamellaire en aspiration et soupape H.T.S. à commande mécanique sur l'échappement

LUBRIFICATION
Moteur ..... 3% de mélange huile-essence pendant le rodage, le rodage terminé, PAS MOIN de 2%
Transmission principale/Boîte de vitesse ..... par l'huile du carter

ALLUMAGE
Type ..... electronique analogique à décharge capacitive, avec avance variable
Bougie type ..... NGK BR8EG
Distance électrodes ..... 0,6 ÷ 0,7 mm

ALIMENTATION
Type ..... Carburateur "Mikuni" TMX 38
Diamètre diffuseur ..... mm 38
Gicleur principal 380
Gicleur ralenti 17,5
Gicleur de starter 50
Pulverisateur R-8 (914)
Flotteur (n° 2) ..... g 6,1
Soupape gaz 5,0
Epingle conique ..... YC
Cran fix. épingle 2ème
Vis air ouverte ..... tours 2

TRASMISSION PRINCIPAL
Pignon moteur - Couronne embrayage ..... Z 27- Z 69
Rapport de transmission 2,555

EMBRAYAGE
Type ..... multidisque à bain d'huile avec commande méchanique

BOITE DE VITESSE
Type ..... avec engrenages en prise constante
Rapports de transmission
1ère vitesse ..... 2,142 (z 30/14)
2éme vitesse ..... 1,750 (z 28/16)
3éme vitesse ..... 1,437 (z 23/16)
4éme vitesse ..... 1,210 (z 23/19)
5éme vitesse ..... 1,053 (z 20/19)

TRANSMISSION SECONDAIRE
Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue
(250) ..... Z 13- Z 48
(300) ..... Z 14- Z 50
Rapport de transmission
(250) 3,692
(300) 3,571

RAPPORTS TOTAUX DE TRANSMISSION
1ère vitesse (250) 20,220
1ère vitesse (300) 19,558
2ème vitesse (250) 16,513
2ème vitesse (300) 15,972
3ème vitesse (250) 13,564
3ème vitesse (300) 13,120
4ème vitesse (250) 11,422
4ème vitesse (300) 11,048
5ème vitesse (250) 9,932
5ème vitesse (300) 9,607

CADRE
Type Mono-axe avec tubulures à section circulaire en acier; cadre arrière en alliage leger.

SUSPENSION AVANT
Type ..... fourche téléhydraulique à tiges renversées et tourillon avancé (réglable en compression et extension); tiges ø 48 mm
Levée sur l'axe jambes ..... 300 mm

SUSPENSIONE ARRIERE
Type ..... progressive avec monoamortisseur hydraulique
Levée roue ..... 320 mm

FREIN AVANT
Type ..... à disque flottant Ø240 mm de type "Wave" avec commande hydraulique et étrier flottant

FREIN ARRIERE
Type ..... à disque flottant Ø220 mm avec commande hydraulique et étrier flottant

FR

JANTES
Avant.....TAKASAGO "Excel" en alliage léger: 1,6x21"
Arrière .....TAKASAGO "Excel" en alliage léger: 2,15x18"

PNEUS
Avant .....Michelin ENDURO COMP. 3 ou Pirelli MT 83 Scorpion ou Dunlop 54R-D907; 90/90x21"
Arrière ..... Michelin ENDURO COMP. 3 ou Pirelli MT 83 Scorpion ou Dunlop 70R-D907; 140/80x18"

Pression de gonflage a froid
(avant) (*). . . . . 0,9÷1,0 Kg/cm2
(avant) (%). 1,1 Kg/cm2
conducteur et passager
(arrière) (*) . . . . . 0,8÷0,9 Kg/cm2
(arrière) (%). 1,0 Kg/cm2

(*) En case d'un emploi pour activités sportive - (%)

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITE
Empattement .....mm 1465
Longueur totale.....mm 2230
Largeur maxi .....mm 840
Hauteur maxi .....mm 1310
Hauteur selle .....mm 975
Garde au sol mini .....mm 345
Poids en ordre de marche, sans carburant.....kg 103
Contenance réservoir d'essence, comprise une réserve de l 2 . . . . . .l 9,5
Liquide circuit de refroidissement .....l 1,1÷1,3
Huile carter.....l. 0,8

TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS

Huile de graissage moteu CASTROL A747
Huile de graissage boîte des vitesses, transmission primaire CASTROL POWER 1 RACING 10W-40
Liquide réfrigérant moteur CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Liquide système de freinage CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Liquide de embrayage CASTROL FORK OIL 10W
Lubrification par graisse CASTROL LM GREASE 2
Lubrification par chaine transmission secondaire CASTROL CHAIN LUBE RACING
Huile fourche avant KHL15-11
Huile pour l'amortisseur arrière CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Protection contacts électriques CASTROL METAL PARTS CLEANER
Bouche-trous pour radiateurs AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMMANDES

ROBINETS CARBURANT

Le robinet (1) placé à gauche du réservoir a trois positions:
OFF - fermé; aucune sortie d'essence;
ON - ouvert; l'essence sorte du débit principal;
RES - réserve; l'essence sorte du débit de la réserve.
Si pendant la marche des problèmes d'alimentation sont relevés, placer le levier du robinet dans la position RES. Après chaque ravitaillement, porter le robinet carburant dans la position ON.

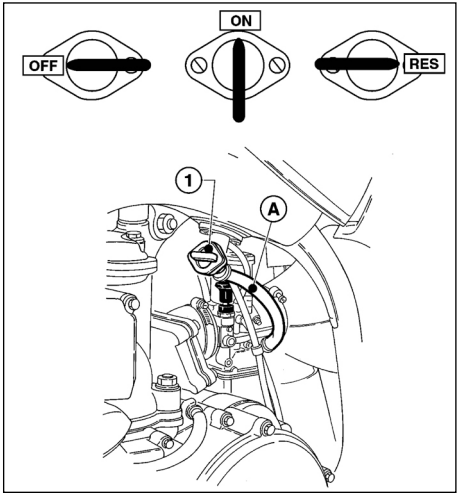
ATTENTION * : Durant les opérations sur le robinet carburant, veillez à ne jamais toucher le moteur chaud.

Le robinet a un filtre; la crasse s'accumulant dans ce filtre cause une diminution de carburant vers le carburateur. Il faudra donc nettoyer le filtre comme suit:
1 - Oter le carburant dans le réservoir et la tuyauterie aussi.
2 - Desserrer les vis et ôter le robinet. Nettoyer le tamis avec du solvent.
3 - Remonter le robinet en renversant les opération de démontage. Tourner le robinet dans la position "ON" et contrôler qu'il n'y a pas de pertes.

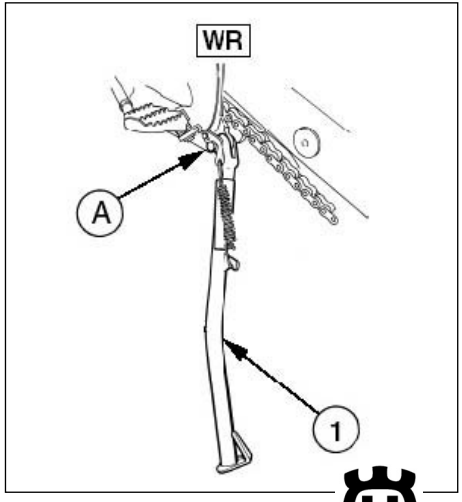
BEQUILLE LATERALE
Chaque motocycle est doté d'une béquille latérale (1).

ATTENTION*: La béquille a été projetée pour supporter SEULEMENT LE POIDS DU MOTOCYCLE. Ne jamais s'asseoir sur le motocycle en utilisant la béquille comme support, car dans ce cas, on court le risque d'endommager la béquille et de se blesser.

Contrôler la bequille latéral périodiquement (tu vois "Fiche d'entretien périodique"); vérifier que les ressorts ne soient pas endommagés et que la bequille latéral se remue librement. Dans le cas la bequille latéral devînt bruyant, lubrifier le pivot (A) de fixation.



1. Robinet carburant
A. Au carburateur



CARBURANT

Le motocycle monte un moteur à deux temps et il demande donc un mélange essence-huile. Carburant recommandé: essence SANS PLOMB à 98 octanes.

Nota*: Si le moteur "cogne", utiliser une autre marque d'essence, ou un carburant avec indice d'octane plus élevé.

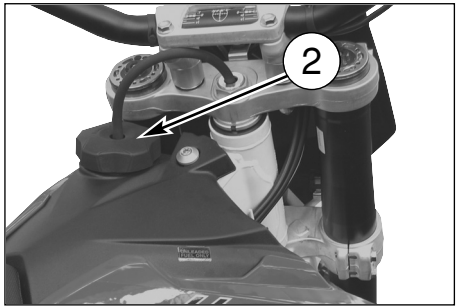
ATTENTION*: Si le moteur "cogne", l'arrêter immédiatement, car il pourrait gripper.

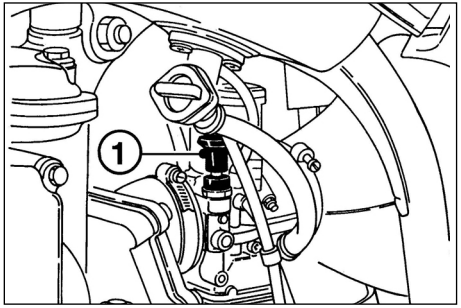
ATTENTION*: L'essence est une matière très inflammable que, dans des conditions particulières, peut devenir explosive. Arrêter toujours le moteur, ne pas fumer, ou approcher la flamme ou étincelles à la zone de ravitaillement, ou dans les lieux où on garde le carburant.

ATTENTION*: Ne jamais remplir le réservoir au délà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Assurez-vous que le bouchon (2) du réservoir soit bien fermé.

STARTER CARBURATEUR

Le pommeau (1) du starter, placé à gauche du carburateur, sert à enrichir le mélange durant le démarrage.
Tirer le pommeau vers le haut pour ouvrir le starter, et renverser l'opération pour le fermer.





INSTRUMENT DIGITAL, VOYANTS

Le motocycle est équipé avec un instrument digital sur lequel sont montées 2 voyants indicateurs aussi: de route et indicateurs de direction.

1- Voyant BLEU "De route"
2- Voyant VERT "Indicateurs de direction"
En démarrant le moteur l'écran de l'instrument (couleur ambre) s'allume.

NOTES
- À chaque démarrage du moteur pour les premier 2 secondes apparaît la version du SW de contrôle; terminée la phase de contrôle, l'instrument visualise la dernière fonction fondée.
- À chaque extinction du moteur, il cesse la visualisation des fonctions de l'instrument .
- Le passage d'une fonction à l'autre et le zérotage relatif, il doit être effectué par la touche SCROLL (A).

– Les fonctions, qu'ils peuvent sélectionner dans l'ordre, sont les suivante:

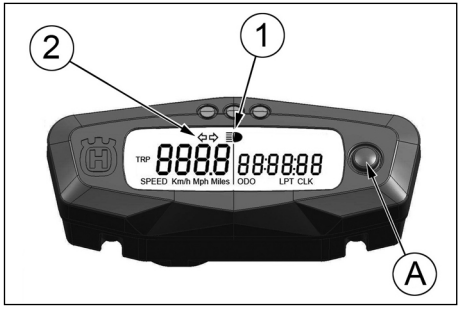
1- SPEED / ODO (figure 1)
2- SPEED / (figure 2, page 13)
3- SPEED / TRIP (figure 3, page 13)
4- SPEED / CHRONOMETRE (figure 4, page 13)
1- SPEED / ODO (figure 1)
.....

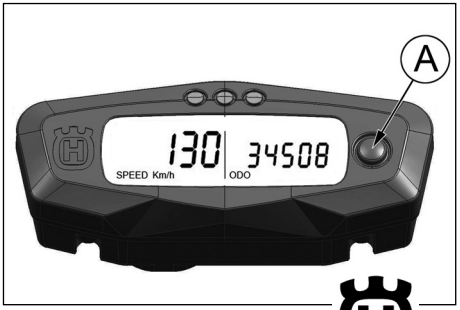
1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (figure 1)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph
- ODO: odomètre - Indication max: 99999 km

Pour passer de km au miles ou de miles à km procéder de la manière suivante:
1) visualiser l'illustration 1, éteindre le moteur et presser le bouton SCROLL (A).
2) démarrer le moteur en tenant pressé le bouton SCROLL (A) jusqu'au moment où apparaîtra le symbole "Km/h".
3) ensuite, s'afficheront alternativement "Km/h" et "Mph Miles", appuyer à nouveau sur le bouton SCROLL (A) au moment où s'affiche l'unité de mesure que l'on souhaite utiliser.

FR





2- SPEED / CLOCK (figure 2)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph;
- CLOCK: montre- Indication da 0:00 a 23:59:59.

Pour régler la montre, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes pour développer les heures; relâché le bouton, après 3 secondes il est possible de développer les minutes;

3- SPEED / TRIP 1 (figure 3)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- TRIP 1: distance- Indication max: 999, 9 km (la donnée viendra perdue pour tension inférieure à 6V).

Pour réglero le TRIP, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes.

4- SPEED / CHRONOMETRE (STP) (figure 4)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- STP 1: temps de parcours en km-mi
- Indication de 0:00 à 99:59:59 (la donnée viendra perdue pour tension inférieure à 6V).

Le compteur STP on active en pressant le bouton SCROLL (A), pour plus de 3 secondes.

- Phase 1: activation fonction;
- Phase 2: stop aux compteurs;
- Phase 3: zérotage STP
- Phase 4: activation fonction;
- Phase 5: stop aux compteurs;

.....

et si de suite

POIGNEE DES GAZ

La poignée (1) des gaz est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidonpeut être réglée en desserant les deux vis de fixation.

ATTENTION
N'oubliez pas de serrer les vis (A) après le réglage.

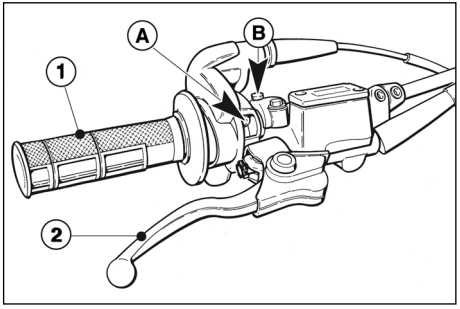
COMMANDE FREIN AVANT

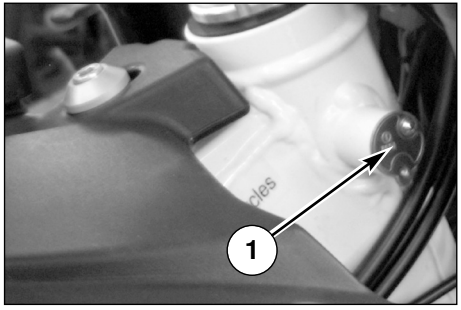
La manette (2) de commande du frein avant est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserant les deux vis de fixation.

ATTENTION
N'oubliez pas de serrer les vis (B) après le réglage.

BLOC DE DIRECTION

A droite de la moto a été assemblé un bloc-direction (1).
Pour bloquer la direction, agir comme suit: tournee le guidon à gauche, introduire la clé dans la serrare et la tournee en sens antihoraire. Pousser la clé vers l'intérieur et, si nécessaire, tourner le guidon dans les deux sens. Tournee la clé en sens horaire te l'extraire de la serrare.
Pour debloquer la direction, effectuer les même operations, mais en sens inverse.





COMMUTATEUR GAUCHE SUR LE GUIDON

Le commutateur gauche a les fonctions suivantes:

1) Bouton d'arret moteur ( )

2) "HI" ( ) Commande sélection feu de route

"LO" ( ) Commande sélection feu de croisement

3) TURN

= Indicateurs de direction gauche (retour automatique)

= Indicateurs de direction droite (retour automatique)

Pour désactivier l'indicateur, presser le levier de commande une fois retourné au centre.

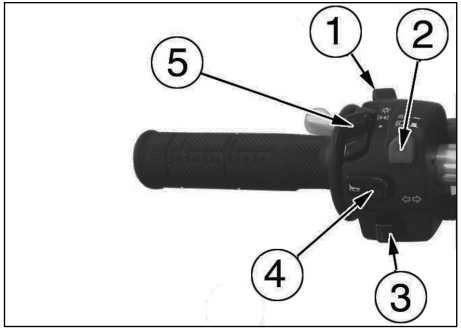
4) HORN = ( ) Avertisseur acoustique.

5) LIGHTS

= Commande allumage feu de croisement et feu de route

= Commande allumage feu de stationnement

= Eteint

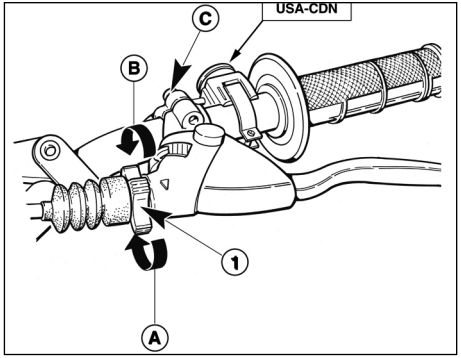


COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

Le levier de l'embrayage est situé à gauche sur le guidon et il est muni d'une protection. Support du levier avec vis (1) pour régler le jeu du câble d'embrayage (voir page 22). Régler le levier pour l'adapter à votre position de conduite.

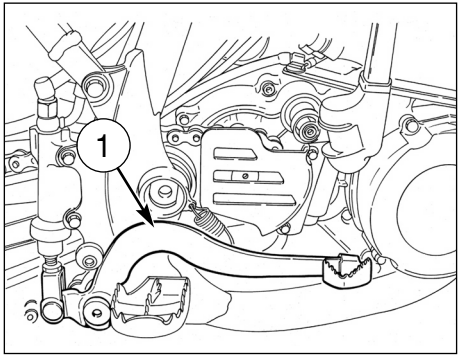
ATTENTION
Ne pas oublier de resserrer les vis (C) après le réglage.

A:Pour diminuer le jeu
B:Pour augmenter le jeu



COMMANDE FREIN ARRIERE

La pédale (1) de commande du frein arrière se trouve du côté droit de la moto. Dans l'action de freinage, un interrupteur d'arrêt allume le feu arrière.



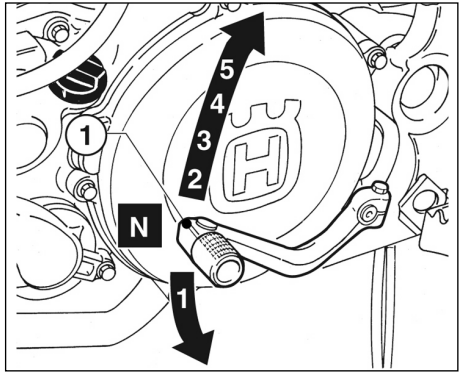
COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSES

Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur. A chaque changement de vitesse, le conducteur doit libérer la pédale qui retournera dans sa position centrale avant de passer à une autre vitesse. Entre la première et la deuxième vitesse se trouve le "point mort" (N).
On introduit la première vitesse en poussant le levier en bas; pour toutes les autres vitesses le pousser en haut. La position du levier sur l'arbre peut être modifiée. Pour effectuer cette opération il faut desserrer la vis, enlever le levier et le placer dans une nouvelle position sur l'arbre. Une fois l'opération terminée, serrer la vis.

AVIS*: Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée des gaz. Autrement, le moteur pourrait "s'emballer" et donc, subir des dommages.

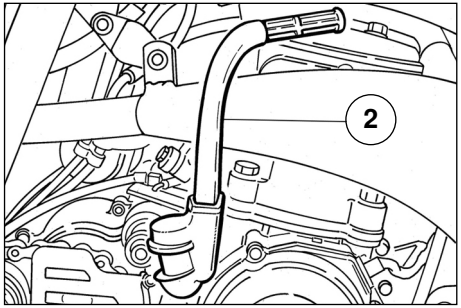
ATTENTION*: Ne pas ralentir en réchauffant les vitesses quand on se trouve à une vitesse qui pourrait amener le moteur à s'emballer ou bien faire perdre l'adhérence à la roue arrière, si la vitesse immédiatement inférieure devait être sélectionnée.

N: Point mort



PEDALE DE DEMARRAGE MOTEUR

La pédale (2) est située du côté droite de la moto.



FR

IMODE D'EMPLOI DE LA MOTO

CONTROLES PRELIMINAIRES
ATTENTION!
Examinez attentivement cette liste avant de partir, pour éviter tout incident ou toute pendant la marche.

1. **Contrôle tous les liquides**
   A. Niveau d'huile changement de vitèsse
   B. Niveau du carburant
   C. Niveau du liquide de refroidissement

S'assurer que tous les bouchons soient mis en place correctement.

ATTENTION*: Ne jamais ôter le bouchon du radiateur quand le moteur est encore chaud!

2. **Contrôle des commandes**
   A. Poignée des gaz
   B. Levier d'embrayage
   S'assurer que les transmissions flexibles ne soient pas endommagées et glissent librement.
3. **Contrôle des freins**
   S'assurer qu'il n'y ait pas de pertes d'huile et que les tubes ne soient pas détériorés.
   Contrôler le fonctionnement.
4. **Contrôle des suspensions**
   Comprimer la fourche et la suspension arrière.
   Contrôler qu'il n'y a pas de pertes d'huile et s'assurer que le fonctionnement soit correct.
5. **Contrôle des roues**
   Contrôler les rayons et vérifier que les roulements ne soient pas usés.
   Contrôler les jantes et les pneumatiques.
   Contrôler la pression des pneus.
6. **Contrôle des rouleaux tendeurs de chaîne, du pignon et de la couronne**
   Contrôler l'usure des rouleaux, du pignon et de la couronne.
   S'assurer que la chaîne soit correctement réglée et lubrifiée.
7. **Contrôle du filtre à air et du système d'aspiration**
   Contrôler que le filtre soit propre.
   Contrôler les raccords en caoutchouc et les colliers.
8. **Contrôle du système d'échappement**
   Contrôler les montages et vérifier les ruptures éventuelles
   Contrôler les silencieux.
9. **Contrôle des couples de serrage**
   A. Bougie (voir page. 23).
   B. Vérification générale des serrages.

   Contrôle de direction
   Contrôler le jeu des roulements de la direction.
11. **Contrôler le système électrique**
    Démarrer le moteur et contrôler que les phares, le feu de stop, les indicateurs de direction**,** les voyants sur le tableau de bord et l'avertisseur acoustique fonctionnent regulièrement.

ATTENTION*: Pour ne pas provoquer des dommages sérieux au motocycle et des accidents aussi, effectuer des contrôles quotidiens avant de conduire.

RODAGE

Au but d'obtenir un tassement correct des éléments rotatifs moteur pour une correcte utilisation du motocicle, il faudra roder le moteur pour quelques heures, selon les instructions données ci-dessous.
1. Démarrer le moteur, EN POSITION D'ARRET, laissez-le tourner au minimum en ouvrant et fermant les gaz périodiquement jusq'à ce qu'il soit chaud. En 3 ou 4 minutes, la température du liquide réfrigérant aura atteint environ ~ 60° C/140° F.
2. Arrêter le moteur et le laisser refroidir naturellement jusqu'à température ambiante. Ceci pour un ajustement du piston dans le cylindre.
3. Répéter les cycles 1 et 2 toujours A L'ARRET.
4. Porter le moteur à température normale de fonctionnement. Conduire la motocyclette à une vitesse modérée pendant environ 10 mm. Répéter la procédure de refroidissement d'ecrite précédemment. EVITER LES ACCELERATIONS BRUSQUES.
5. Porter le moteur à température de fonctionnement. Conduire la motocyclette pendant environ 15 mm en passant progressivement à des vitesses plus élevées. Eviter les accélérations brusques.
6. Répéter le cycle de refroidissement.
7. Même une fois le rodage effectué, éviter l'ouverture complète des gaz tant que le moteur n'a pas atteint sa température de fonctionnement.
L'observation correcte de cette procédure de rodage augmentera sensiblement la durée et la prestation du moteur.

CONTROLES PENDANT LE RODAGE

Les contrôles à effectuer pendant le rodage sont les suivants:

- CONTROLE DE LA TENSION DES RAYONS DES ROUES (se reporter à la page 50);
- CONTROLE DU SERRAGE ROUES
- CONTROLE DU SERRAGE GOUPILLE FOURCHE
- CONTROLE DU REGLAGE CHAINE (se reporter à la page 34);
- CONTROLE DU JEU DES ROULEMENTS DE LA DIRECTION (se reporter à la page 25);
- CONTROLE DU SERRAGE DU GUIDON
- CONTROLE DU SERRAGE DU MOTEUR SUR LE CADRE
- CONTROLE DU SERRAGE DU RACCORD D'ASPIRATION
- CONTROLE DU SERRAGE ECROUS, TETE ET CYLINDRE

Nota*: Une fois le rodage terminé, monter une nouvelle bougie et effectuer une vidange de l'huile de la boîte des vitesses.

DÉMARRAGE DU MOTEUR

Pour démarrer correctement le moteur à froid, opérer comme suit:
- passer la boîte au point mort;
- placer sur ON le robinet d'essence (1);
- lever le pomme de démarrage (3) sur le carburateur.

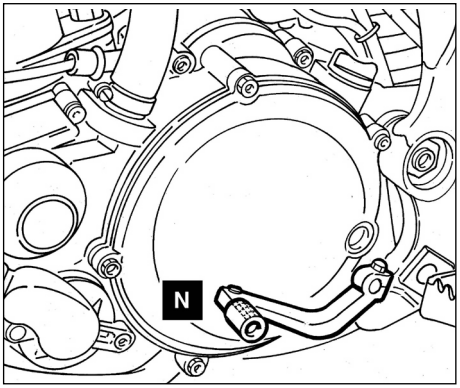
La poignée des gaz en position fermée, agir sur la pédale (4) de démarrage.
Retourner le pomme du démarreur dans la position initiale dès que le moteur sera en mesure de marcher au ralenti. En cas de démarrage avec moteur chaud, N'UTILISER PAS le démarreur. Le démarrage s'obtient même avec vitesse engagée, mais en débrayant.
En cas de noyage du carburateur, fermer le robinet d'essence, le démarreur et presser la pédale de démarrage jusqu'à le moteur démarre. Si nécessaire, enlever la bougie et l'essuyer.

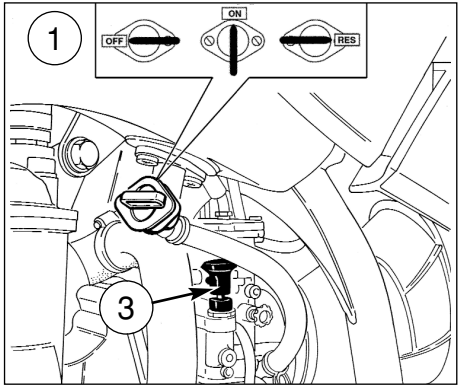
NOTE IMPORTANT DANS LE CAS DE LA MISE EN ROUTE A' FROID ET TEMPERATURES BAS
C'est conseiller de effectuer un bref chauffage au minimum, après avoir débrancher le starter, lorsque on obtien la normale réponse du moteur aux ouvertures du gaz.
Ce-ci peut admettre au huile lubrifiante de arriver à la température d'exercice jusqu'à garantir le correct fonctionnement de tous les éléments du moteur. On doit éviter de effectuer un chauffage trop prolongé du moteur.

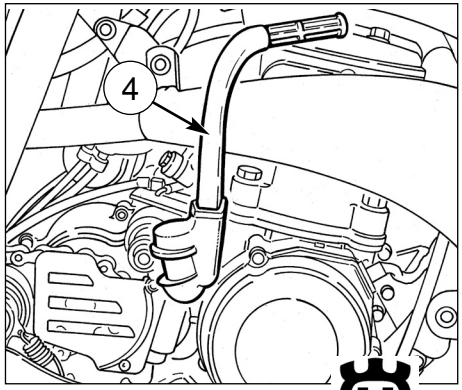
IMPORTANT
Le moteur froid, éviter les brusques accélérations.

ATTENTION*: Le système d'échappement des gaz contient monoxyde de carbone. Il est donc avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.

ATTENTION*: Durant la phase de démarrage moteur de ce type de motocycle à haute performance, un fort "choc en retour" pourrait se produire. Ne jamais démarrer le moteur sans avoir mis les bottes de protection, car on court le risque de blesser la jambe si la pédale donne un fort "choc en retour", et le pied glisse.



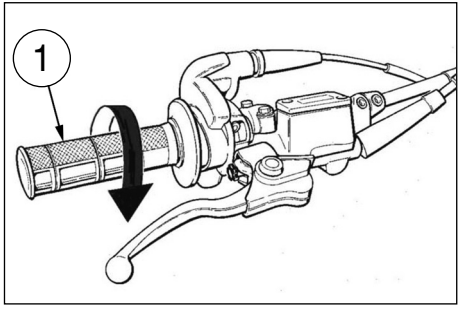


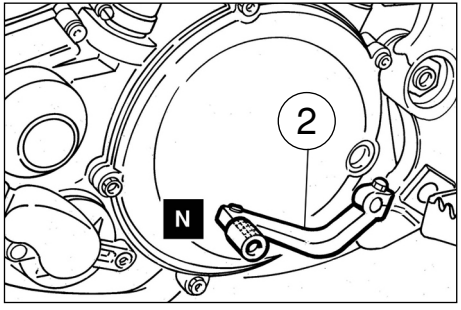


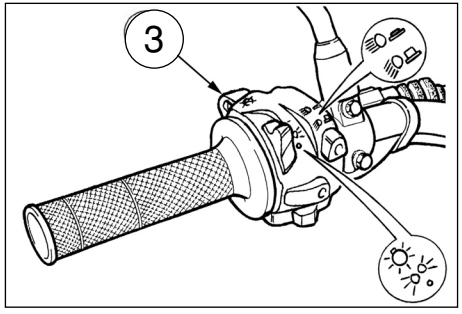
ARRET DU MOTOCYCLE ET DU MOTEUR

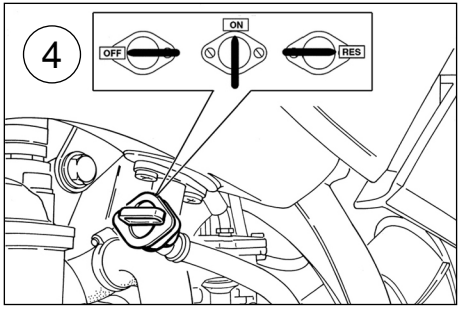
- Fermer la poignée (1) des gaz tout, de façon à réduire la vitesse du motocycle.
- Freiner soit la roue avant, soit l'arrière (pour une forte décélération, appuyer avec décision sur le levier et sur la pédale des freins).
- Une fois que le motocycle est arrêté, débrayer et placer le levier (2) de la boîte des vitesses au point mort.
- Presser le bouton (3) d'arrêt moteur.
- Fermer le robinet d'essence (4).

Une fois le véhicule à l'arrêt, appuyer celui-ci sur la béquille latérale.









CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DU BOITE DE VITESSE

Garder la moto à plat et dans la position verticale; ôter la vis de contrôle (C) et contrôler le niveau par le trou se trouvant sur la vis.

Avis*: effectuer cette opération à moteur chaud.

A: Bouchon de décharge
B: Bouchon introduction
C: Vis de contrôle niveau

VIDANGE D'HUILE BOITE DE VITESSE

Pour remplacer complètement l'huile, dévisser le bouchon (A) se trouvant au dessous de la cuve de l'huile et laisser couler complètement l'huile, enfin visser le bouchon à nouveau avec sa garniture et remplir avec de
l'huile nouvelle au moyen du trou du bouchon de chargement. Utiliser seulement la quantité et le type d'huile indiqués (voir à la page 8).

Avis:
Attention: effectuer cette opération à moteur chaud.

A: Bouchon de decharge

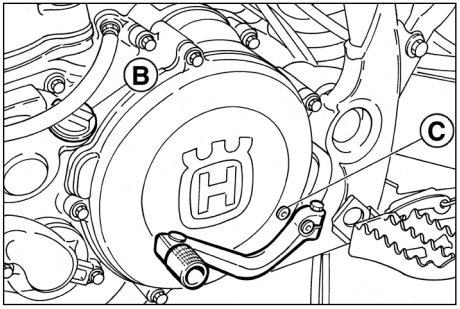
CONTROLE DU NIVEAU REFRIGERANT

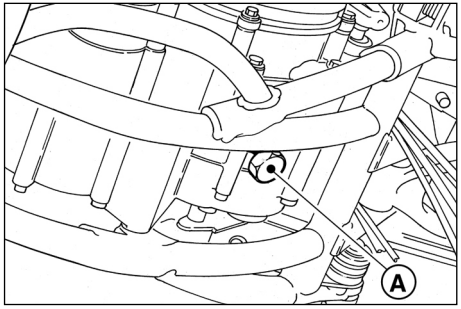
Contrôler le niveau (1) dans le radiateur droit avec moteur arrêté et motocycle en position verticale. Le réfrigérant doit se trouver à 10 mm au dessus des éléments.

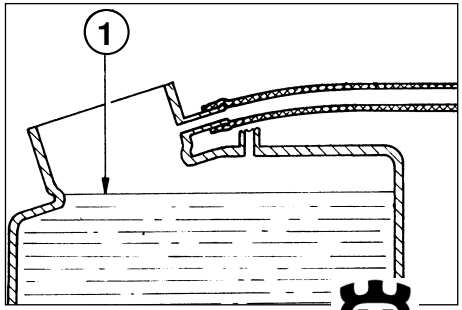
Le bouchon du radiateur est pourvu de deux position de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression du circuit de refroidissement.

ATTENTION
Ne jamais enlever le bouchon du radiateur avec moteur chaud, car le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.

AVIS
Si des difficultés surgissent pour enlever le liquide des éléments laqués, laver à l'eau.

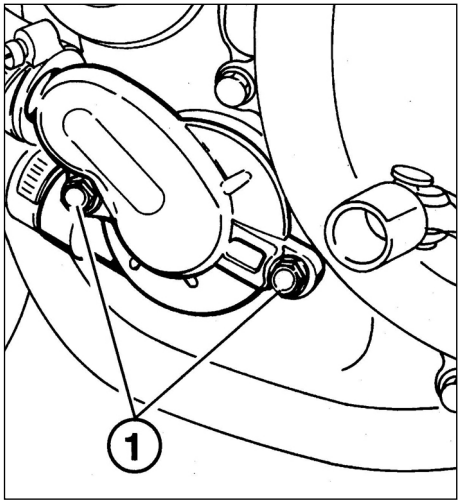






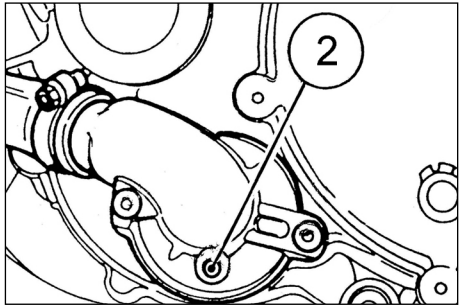
SUBSTITUTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Efectuer le replacement avec moteur froid, de cette façon:
- enlever le bouchon du radiateur droite;
- enlever la vis de vidange (2) sur le couvercle pompe ou le couvercle pompe en dévissant les deux vis de fixation (1);
- incline la motocyclette à gauche àfi n de faciliter l'écoulement du liquide;
- laisser vidanger le liquid complètement;
- rémonter la vis de vidange ou le couvercle pompe;
- verser la quntité de liquide nécessarire dans le radiateur (page 8);
- chauffer le moteur pour éliminer d'éventuelles bulles d'air;
- placer le motocycle en position verticale et contrôler que le niveau du liquide dans le radiateur se trouve à 10 mm environ au dessous de la masse radiante (dans le cas contraire, éffectuer le remplissage);
- visser le bouchon du radiateur droite.



ATTENTION * : Le fluide réfrigérant sur les pneus pourrait provoquer des glissements de la roue et donc, des accidents sérieux.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): cela evitera des pertes du refrigerantet donc des grippages du moteur. Si sur les tuyanteries il y a des crevasses, des foisennements ou des durcissements causés par séchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer.
Contrôler la fixation correcte des colliers.



REGLAGE DU CABLE DE COMMANDE DES GAZ

Le réglage du câble de commande gaz s'obtient par la vis de réglage placée sur la commande, ou sur la vis se trouvant sur le couvercle carburateur. Pour le contrôle du réglage du câble, opérer comme suit:

- enlever le capuchon en gomme;
- en faisant aller et venir la gaine du câble de transmission, contrôler que le jeu soit 1 mm environ;
- en présence d'un jeu supérieur, débloquer la contre-bague (1) et desserrer la vis de réglage (2). Agir inversement si le jeu est inférieur.
- lorsque la longueur de la vis de réglage (2) ne permet pas d'obtenir un réglage correct, agir sur la vis de réglage placée sur le carburateur. Pour cette vis aussi le jeu doit être de 1 mm; après avoir desserré le contre-écrou (3), desserrer o serrer la vis de réglage (4), respectivement pour augmenter ou pour diminuer le jeu.

ATTENTION: Pour ne pas porter préjudice à la sécurité, ne jamais conduire avec le câble de commande des gaz endommagé.

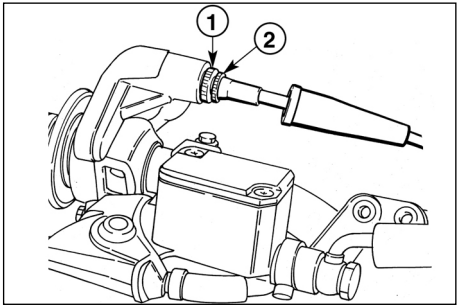
REGLAGE DU RALENTI

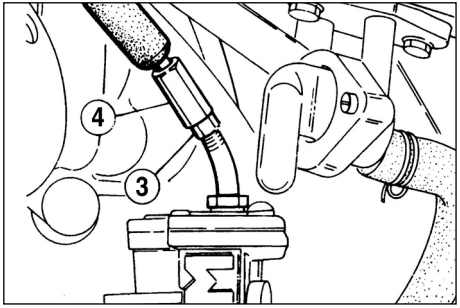
Effectuer ce réglage avec moteur chaud et commande des gaz en position fermée, en opérant comme suit:

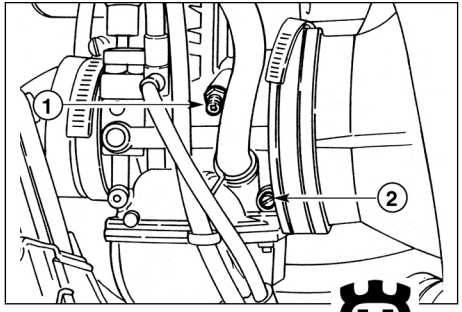
- tourner en sens horaire la vis de réglage du ralenti (1) pour élever le régime du moteur; la tourner en sens antihoraire pour le baisser;
- tourner en sens horaire (ou antihoraire) la vis de réglage du mélange (2) jusqu'à ce que la marche du moteur est la plus régulière possible;
- desserrer progressivement la vis (1) pour obtenir un ralenti correct.

ATTENTION * : Puisque les gaz d'échappement contiennent monoxyde de carbone, il est avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.

FR





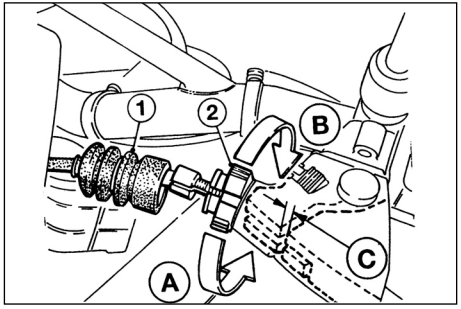


REGLAGE DE L'EMBRAYAGE

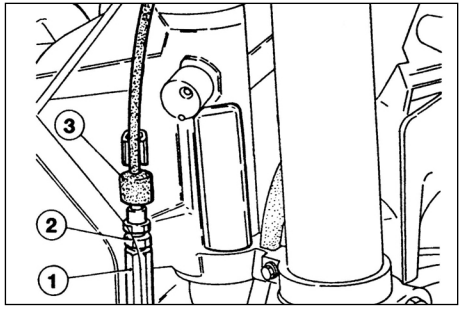
L'embrayage ne demande qu'un réglage de la tension de son câble. Pour cette opération utiliser le groupe de réglage sur le guidon. Généralement, il suffit d'opérer sur le réglage placé sur le guidon pour rattraper le jeu dû à l'extension du câble flexible. Le levier de commande doit toujours avoir une course à vide C (environ 3 mm) avant de commencer le désembrayage. Pour régler ce jeu, agir sur le registre (2) après avoir enlevé le capuchon en caoutchouc (1): tournant le registre dans le sens indiqué par la flèche A, on réduit le jeu C; alors qu'en tournant dans le sens indiqué par la flèche B on augmente le jeu.

Le réglage peut être effectué même par le tendeur (1), situé à droite du cadre. Si après le règlage l'embrayage glisse ou entraîne, même en débrayant, le désassembler pour le contrôler. Cette opération doit être effectuée par le Concessionnaire.

1. Capuchon en gomme
2. Vis de réglage



1. Vis de réglage
2. Contre-écrou
3. Capuchon en gomme



CONTROLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

Bougie (2) de type NGK BR8EG; la distance entre les électrodes doit être de 0,6÷0,7 mm.
Une distance supérieure peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la bobine.
Une distance inférieure peut causer des problèmes d'accélération, de fonctionnement au ralenti et de performance, lorsque les vitesses sont peux élevées.
Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer après avoir enlevé le couvercle.
Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles.

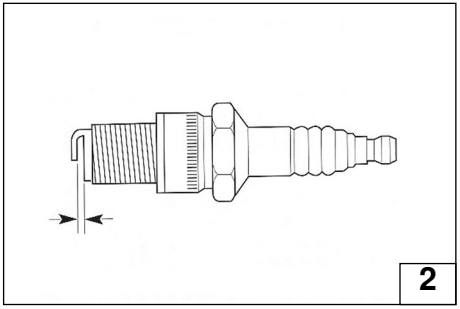
Degré thermique exact:
La pointe de l'isolant est sèche et sa couleur est marron clair ou gris.
Degré thermique élevé:
La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.
Degré thermique bas:
La bougie est surchauffée, la pointe de l'isolant est vitreuse et de couleur blanche ou grise.

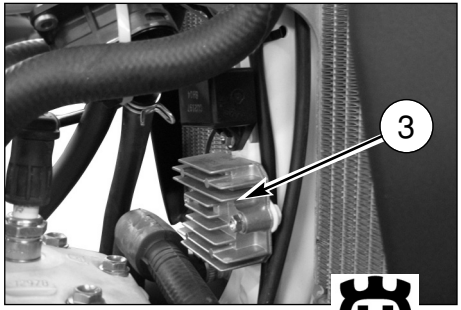
AVIS*: Il ne faut pas négliger certaines précautions quand on remplace la bougie avec une "plus chaude" ou "plus froide". Rappelez-vous que une bougie ayant un dégré thermique trop élevé peut provoquer des préallumages et endommager le moteur et que une bougie avec un dégré thermique trop bas peut provoquer un acroissement remarquable des dépôts de carbone.

Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique.
Appliquer gras graphité sur le filet de la bougie, la visser à la main au point d'au bout donc la serrer au couple de 23,5÷25,5 Nm.
Les bougies avec l'isolant fendillé ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

REGULATEUR DE TENSION

Le régulateur de tension (3) est fixé sur le cadre, entre les deux radiateurs.

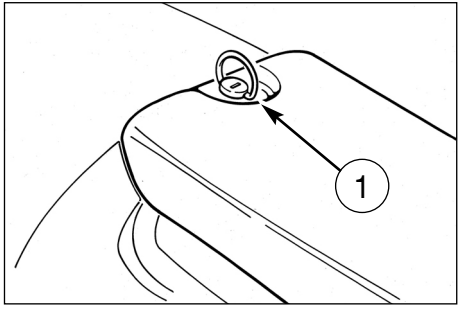


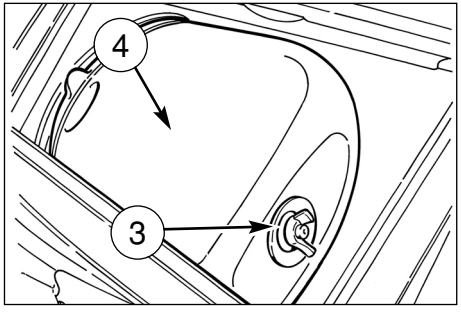


CONTROLE FILTRE A AIR

Tourner le pivot arrière (1) en sans antihoraire, enlever la selle de la vis de fixation avant.

Enlever la vis (3) et le filtre à air complet (4). Séparer le filtre (5) du cadre (6).



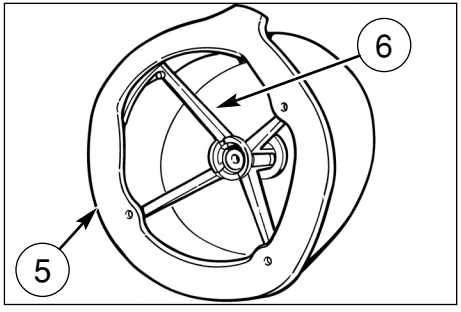


NETTOYAGE FILTRE A AIR

Laver le filtre avec un détergent spécifique (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER ou produit similaire) et lui essuyer parfaitement (laver le filtre avec essence seul en cas de nécessité). Le plonger en huile spéciale pour filtres (CASTROL FOAM AIR FILTER OIL ou produit similaire) et l'essorer pour faire sortir l'huile superflue.

ATTENTION*: Pour le nettoyage de l'élément filtrant ne jamais utiliser de l'essence ou du solvant à bas point d'inflammation, car des incendies ou des explosions pourraient se vérifier.

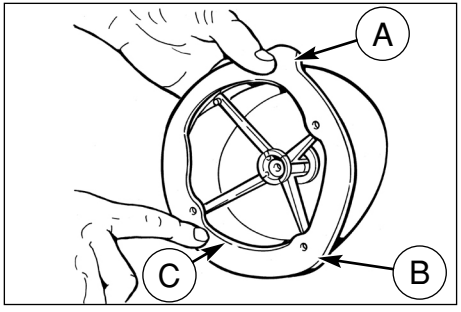
ATTENTION*: Le nettoyage de l'élément filtrant doit se passer dans des milieux très bien ventilés. Veillez à ce que des flammes ou des étincelles ne soient jamais approchées à la zone de travail.



MONTAGE

Pour avoir une bonne étachéité, graisser le borde (C) du filtre dans la direction du logement.
Lorsque le filtre est remis en place, s'assurer que l'extrémité (A) soit tournée vers le haut et que l'angle (B) se trouve sur le côté inférieur gauche de la boîte filtre. Remonter les autres pièces enlevées précédemment.

ATTENTION*: Au cas d'un montage erroné du filtre, de la crasse ou de la poussière pourraient s'introduire dans le filtre et provoquer une usure rapide des segments du piston et du cyclindre.



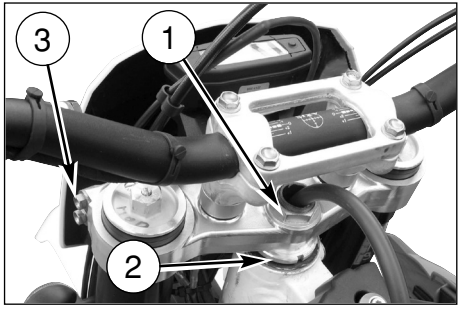
REGLAGE DU JEU DES PALIERS DU GUIDON

Pour que la sécurité soit garantie, le guidon devrait toujours être parfaitement réglé de telle sorte qu'il tourne librement, sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage du guidon, positionner sous le moteur une béquille ou un support de telle sorte que la roue avant soit soulevée du sol. Exercer une légère pression sur les extrémités du guidon pour faire tourner la rotule de direction; le guidon doit tourner sans effort.

Se placer devant la moto, saisissez les extrémités inférieures des porte tiges de fourche en les mouvant dans le sens de leur axe.
En présence d'un jeu, effectuer un réglage comme suit:

- desserrer l'ecrou (1) de la barre de direction;
- desserrer les 4 vis (3) de fixation de la tête de direction aux montants de la fourche.
- Tourner en sens horaire le collier (2) par la clé spéciale de la barre de direction, jusqu'à l'obtention d'un réglage correct du jeu.
- serrer l'ecrou (1) de la barre avec un couple de serrage de 8÷9 Kgm.(78,4÷88,3 Nm)
- serrer les 4 vis (3) sur la tête de direction 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

AVIS*: Pour des raison de sécurité, ne jamais conduire le motocycle avec les paliers du guidon endommagés.



FR

REGLAGE DU LEVIER DU FREIN AVANT ET CONTRÔLE DU NIVEAU FLUIDE FREIN AVANT

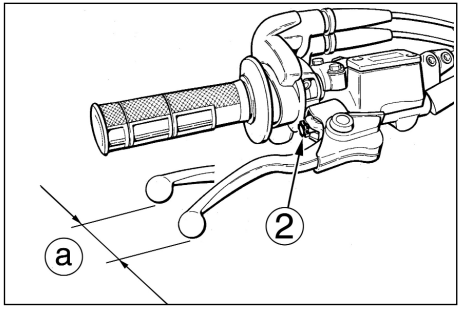
Le registre (a) met sur le levier de commande il permet de changer la position de la course à vide (a). La course à vide (a) doit être au moins de 3 mm.
Le niveau d'huile dans le réservoir ne doit jamais se trouver audessous de la valeur minimale (1) visible par la lunette placée sur la côté arrière du la pompe.

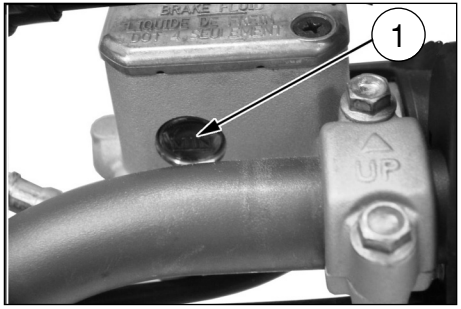
L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

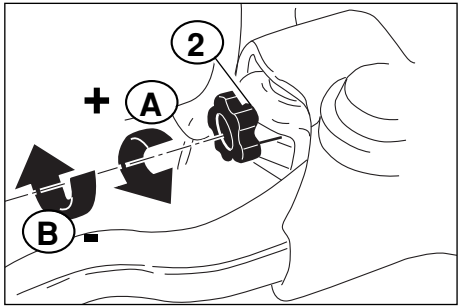
ATTENTION*: Si le levier du frein est trop "souple", celà signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Puisqu'il est dangereux de conduire le motocycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire Husqvarna.

AVIS*: Ne jamais verser le fluide des freins sur des surfaces vernissées ou des éléments transparents, comme lentilles de phare.
AVIS*: Ne jamais mélanger deux types de fluide différents. Si on employe une marque différente de fluide, éliminer d'abord le fluide existant.
ATTENTION*: Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie atteinte, et s'il s'agit des yeus, appeler un médécin.

A: pour augmenter le jeau
B: pour dimínuer le jeau







REGLAGE POSITION PEDALE FREIN ARRIERE

La position du pedal de contrôle frein arrière par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences du pilote.
Si l'on doit effectuer ce réglage, agir de la façon suivante:
- Desserrer la vis (1);
- tourner la came (2) pour régler la course à vide (A);
- après l'avoir réglée serrer à nouveau vis (1).

Après avoir effectué ce réglage, il faut régler la course à vide de la pédale indiquées ensuite.

RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIERE

La pédale de contrôle du frein arrière doit avoir une course à vide (B) de 5 mm avant de commencer le freinage.

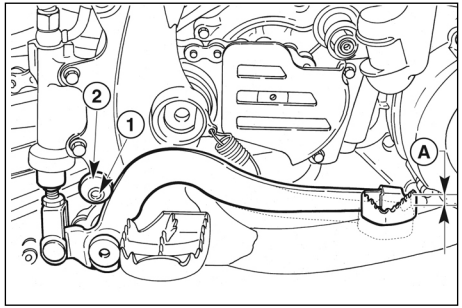
Au cas où cela ne se vérifiait pas, effectuer le réglage de la façon suivante:
- desserrer l'écrou (3);
- agir sur la tige de commande pompe (4) pour augmenter ou réduire la course à vide;
- après le réglage serrer a nouveau l'écrou (3).

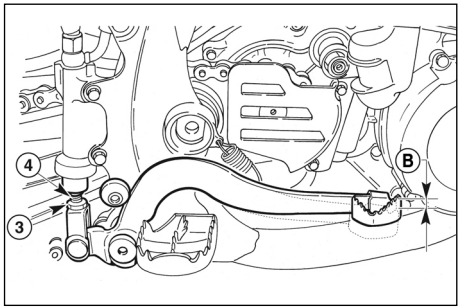
ATTENTION
L'absence de la course à vide prévue donnera lieu à une usure rapide des pastilles du frein avec le risque d'atteindre l'INEFFICACITE TOTALE DU FREIN.

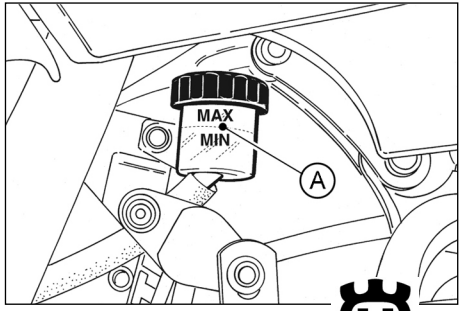
CONTROLE DU NIVEAU FLUIDE

Le niveau (A) doit être situé entre les encoches sur le réservoir pompe.

FR







REGLAGE DES SUSPENSION PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE LA PISTE

Les instructions suivantes sont une guide pour la mise en service des suspensions selon le type de terrein trouvé.
Avant d'effectuer tout changement, et ensuite aussi, lors d'un réglage insuffisant il faudra partir toujours du tarage standard, en augmentant ou en diminuant les déclics de réglage un à la fois.

TERREIN DUR
Fourche: réglage en compression plus souple.
Amortisseur: réglage en compression plus souple.
En roulant à grande vitesse, il faudra un réglage plus souple des deux suspensions soit en compression, soit en extension. Ce réglage garantira une meilleure adhérence des pneus à la route.

TERREIN SABLEUX
Fourche: réglage en compression plus raide, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide, avec réglage de la compression plus souple, tandis que le réglage de l'extension sera plus raide.
Amortisseur: réglage en compression, et spécialement en extension, plus raide.
Opérer sur la précharge du ressort pour baisser la partie arrière de la moto.

TERREIN BOUEUX
Fourche: réglage en compression, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide.
Amortisseur: réglage en compression et en extension plus raide.
Opérer sur la précharge du ressort pour soulever la partie arrière de la moto. Il est avis de remplacer les ressorts sur les deux suspensions pour compenser l'accroissement du poids de la moto, dû à la boue accumulée.

NOTE:
Si la fourche est trop souple ou trop raide dans n'importe quelle condition de réglage, contrôler le niveau d'huile dans la tige, car il pourrait être trop bas ou trop haut ; se rappeler que l'huile en excès dans la fourche entraîne un curage d'air plus fréquent. Si les suspensions ne réagissent point aux changements de tarage, contrôler les groupes de réglage pouvant être bloqués.

Les tarages standard et les procédures de règlage sont indiquées ici desosus.

REGLAGE FOURCHE

a) COMPRESSION (REGISTRE INFÉRIEUR)
Tarage standard : -10 clicks

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

b) EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)
Tarage standard : -10 clicks

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

c) EVENT D'AIR (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois).
Placer la moto sur la béquille centrale et détendre complètement la fourche et desserer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.

NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au de-la des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

NIVEAU D'HUILE DE LA FOURCHE

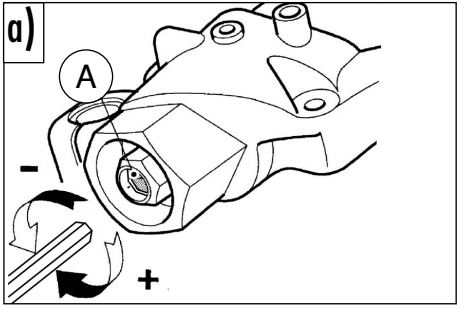
Pour un fonctionnement correct, les tiges de la fourche doivent avoir la quantité d'huile prévue.
Oter les tiges des fourches pour contrôler le niveau d'huile à leur intérieur. Opérer comme suit:
- enlever les bouchons des tiges;
- enlever les ressorts des tiges en laissant écouler l'huile;
- porter la fourche à fin de course;
- vérifier que le niveau soit à la distance de 140mm (5.51 in.) de la limite supérieure de la tige de force.

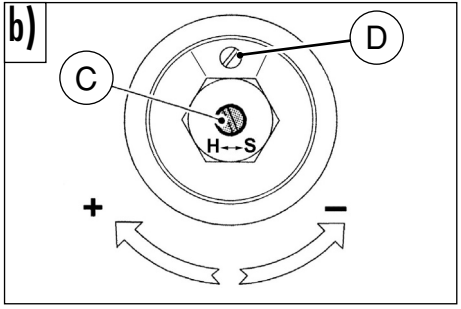
QUANTITÉ D'HUILE DANS CHAQUE TIGE

643 cm^3

NOTE
Index de flexibilité des ressorts standard:
K=8,4 N/mm

NOTE
Pour ne pas altérer la valeur de précharge, remplacer toujours le ressort avec les entretoises.



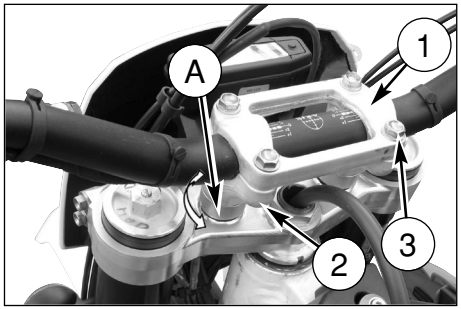


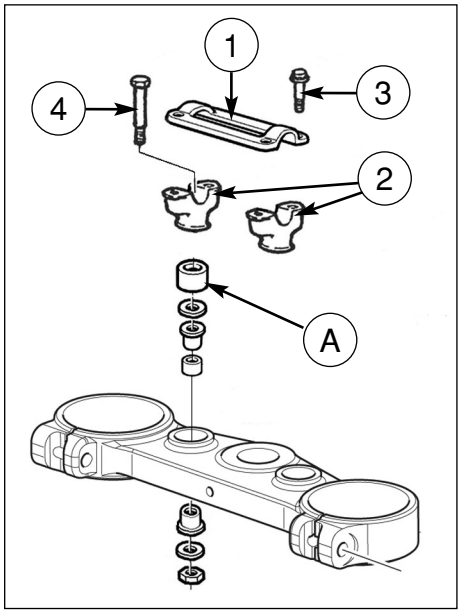
MODIFICATION DE LA POSITION ET DE L'HAUTEUR DU GUIDON

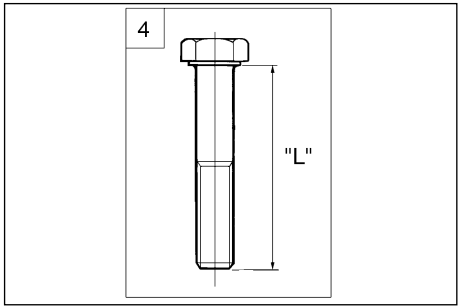
La position (a) et l'hauteur (b) du guidon ils peuvent être changée pour mieux s'adapter à Vos exigences de guide.
Pour effectuer les opérations, il est nécessaire de démonter le cavalier supérieur (1) et celui inférieur (2), apres le démontage des vis (3) et (4) de fixage.

a) Modification de la position du guidon
Tourner le etau inférieur (2) de 180° pour avancer ou reculer (10mm - 0.04in.) la position du guidon en relation à cette initiale.

b) Modification de l'hauteur du guidon
Enlever l'entertoise inférieur (A) et remplacer la vis (4) avec une de longueur L=65 mm.
Exécuter le remontage en opérant inversement et en serrant les vis (3) aux 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) et les vis (4) aux 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).







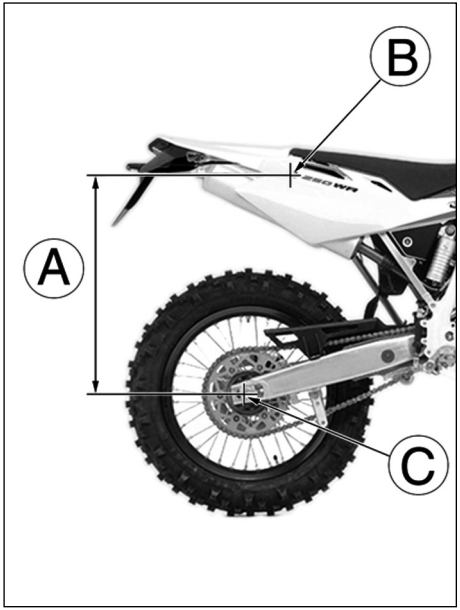
REGLAGE DE L'AMORTISSEUR

Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les condition du sol.
Agir comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
2. S'asseoir sur la moto dans la position normale de conduite et avec tout l'équipement.
3. A l'aide d'une autre personne, relever la nouvelle distance (A).
4. La différence entre ces deux mesurages représente l' "ABAISSEMENT" de la partie arrière de la moto.
   L'abaissement conseillé est de 100 mm. avec amortisseur froid. De 95 mm. avec amortisseur chaud.
5. Pour obtenir l'abaissement correct en fonction de votre poids, régler la précharge du ressort de l'amortisseur (comme décrit à flanc).

ATTENTION*: Ne jamais démonter l'amortisseur car il contien du gaz sous pression. Pour des interventions plus importantes, contacter le Concessionnaire Husqvarna.

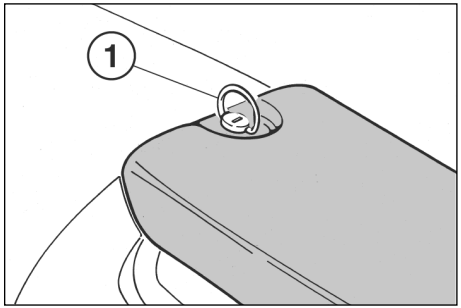
B: axe de la vis de fixation panneau
C: axe du pivot roue arrière

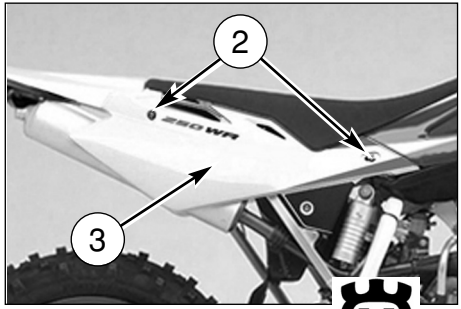


REGLAGE DE LA PRECHARGE DU RESSORT AMORTISSEUR

Agir comme suit:

1. Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixage, oter les vis (2) et le panneau latéral droite (3).





2. Nettoyer le contre-collier (1) et le collier de réglage (2) du ressort (3).
3. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
4. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
5. Une fois ce réglage effectué (en fonction de votre poids et style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage: 5 Kgm).
6. Remonter le panneau latéral droite et la selle .

ATTENTION*: Lors d'un réglage de l'amortisseur, veillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.

REGLAGE AMORTISSEUR HYDRAULIQUE

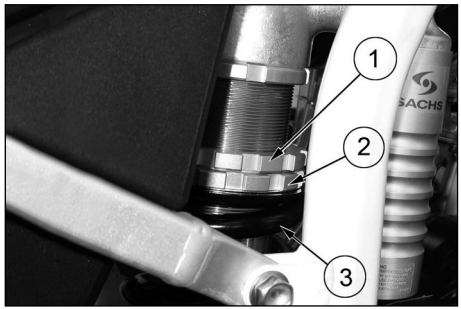
La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.

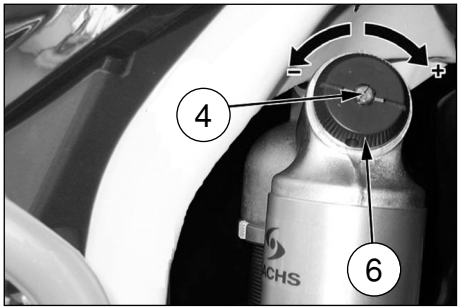
A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:
1) Basse vitesse d'amortissement:
- 15 clicks (± 2 clicks)
(registre 4)

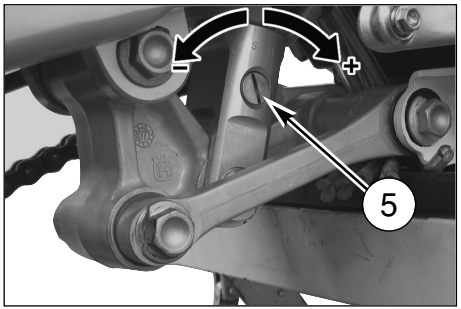
2) Haute vitesse d'amortissement:
- tout ouvert
(registre 6)
Pour rétablir le tarage standard, tourner les registres supérieurs (4) et (6) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.

B) EXTENSION - Tarage standard:
- 15 clicks (± 2 clicks)

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (5) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.







REGLAGE DE LA CHAINE (Fig. A)

Pour prévenir l'usure excessive et pour des raisons de sécurité, contrôler, lubrifier et régler la chaîne en suivant les instructions du "Tableau d'entretien".

Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne. Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du motocycle en manière d'obtenir l'alignement de l'axe pignon, axe rotation fourche et axe roue arrière comme indiqué dans la figure, en faisant tourner de trois trous la roue arrière. En cette condition la chaîne ne doit pas résulter tendue même s'il n'y a pas aucunne flè.

Réglage rapide (Fig. B)

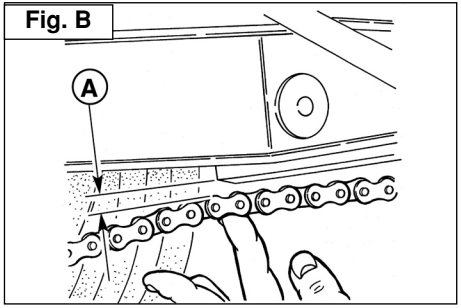
Pousser la chaîne vers le partie final des patin en contrôlant que la distance "A"des deux éléments soit comprise entre 0 et 2 mm. Au cas où cette condition ne résultairait pas, proceder comme suit:

- Desserrer sur la droite l'écrou de fixage du pivot roue (1);
- Desserrer le contre-écrous (2) sur les deux tendeurs de chaîne et tourner les vis (3) pout obtenir la valeur de tension correcte;
- Serrer les contre-écrous.

Après le réglage vérifier toujours l'alignement de la roue et serrer très fort l'axe de la même.

FR

Fig. B



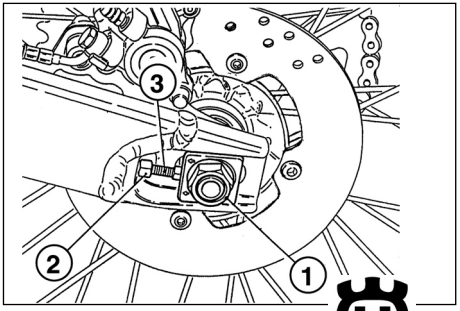
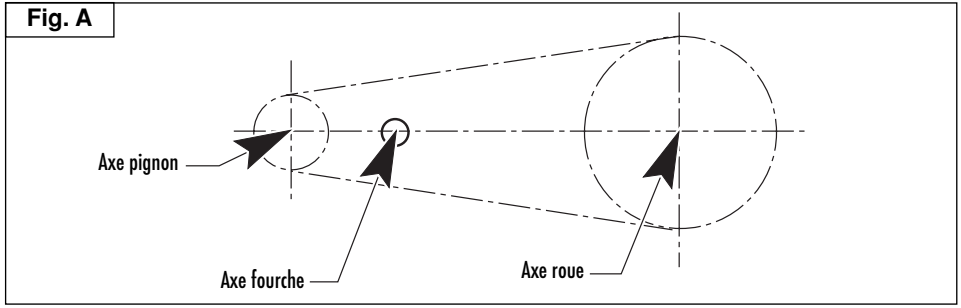


Fig. A



CONTROLE USURE CHAINE, PIGNON ET COURONNE

Agir comme suit:
- tendre la chaîne à l'aide des vis de réglage
- marquer 20 maillons de la chaîne
- mesurer la distance "A" entre le centre due 1er pivot et celui du 21 ème.

STANDARD	LIMITE D'USURE
317,5 mm	323 mm

Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du pignon, et le remplacer s'il présente une usure égale à celle montrée par la figure..
Après avoir démonté la roue, contrôler l'usure des dents de la couronne arrière.
La figure sous rapportée montre le profil des dents ayant une usure normale ou excessive.
Si la couronne présente une usure excessive, la remplacer en desserrant les six vis de fixation au moyeu.

ATTENTION*: Le désalignement de la roue cause une usure anormale des pneus et des conditions de conduite point sûres.

NOTE*: Durant la marche sur des terreins boueux et humides, les résidus se déposant sur la couronne, le pignon et la chaîne, peuvent provoquer une tension ultérieure de cette dernière. L'usure du pignon, de la chaîne et de la couronne arrière accroit en roulant sur des terreins boueux.

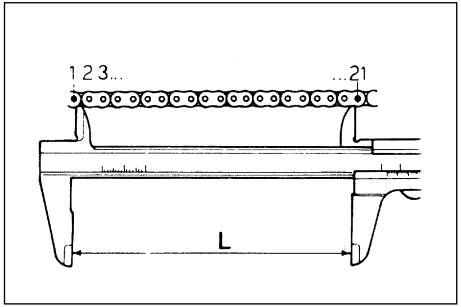
LUBRIFICATION CHAINE

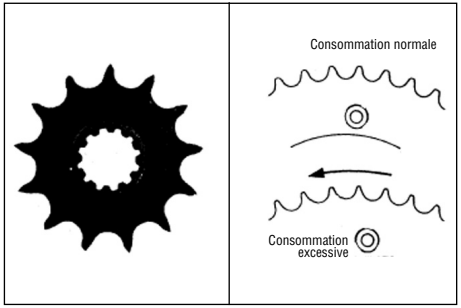
Lubrifier la chaîne en suivant les instructions reportées ci-dessous.

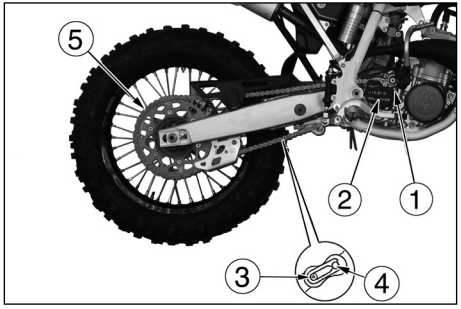
AVIS*: Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne, car la graisse aide à ramasser la poussière et la boue qui, en agissant en tant qu'abrasives, provoquent l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.

Démontage et nettoyage

Si la chaîne est très sale, la ôter et la nettoyer avant de la graisser. Opérer comme suit:
1 - Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.
Oter: les vis (1), la protection (2) du pignon, le clip (3), le joint (4) et la chaîne (5);
Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse.







2 - Contrôler que la chaîne ne soit pas usée ou endommagée et la remplacer en suivant les instructions données dans le Tableau d'Entretien Périodique. Contrôler les rouleaux et les mailles de la chaîne.
3 - Contrôler que le pignon et la couronne ne soient pas endommagés.
4 - Laver et lubrifier la chaîne en suivant les instructions données ci-dessous.

Lavage de la chaîne sans bagues d'étanchéité OR (∗)
Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. L'usage de trichloréthylène ou d'essence prévoit l'essorage et le graissage de la chaîne, afin d'éviter toute oxidation.

Lavage de la chaîne avec bagues d'étanchéité OR (•)
Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. Pour ne pas endommager les bagues d'étanchéité OR, ne jamais utiliser de l'essence, du trichloréthylène ou des solvants, mais utiliser des sprays spécifiques pour chaînes ou bagues d'étanchéité OR.

Graissage de la chaîne sans bagues d'étanchéité OR (∗)
Dopo l'asciugatura, immergere la catena se possibile in un lubrificante specifico al Bisolfuro di Molibdeno oppure in olio m tore ad alta viscosità riscaldato per renderlo fluido.

Graissage de la chaine avec bagues d'étanchéité OR (•)
Lubrifier les éléments en métal et en cautchouc (bagues d'étanchéité OR) en utilisant une brosse. Enduire d'huile avec viscosité SAE 80-90 les parties intérieures et extérieures de la chaîne.

5 - Si la chaîne a été coupée, la remonter en utilisant un joint.
6 - Monter le ressort (a) du joint de façon à avoir la partie fermée tournée dans le sens de rotation de la chaîne, ainsi comme a été indiqué dans la figure (en bas).

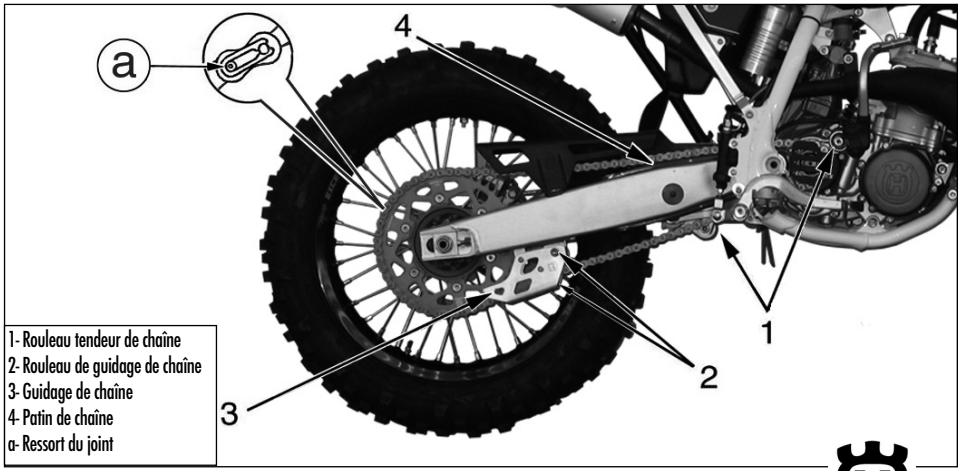
Note∗ : Le joint est l'élément plus important de la chaîne d'entrainement. Même si le joint est dans des bonnes conditions, pour plus de sécurité il est avis de monter un nouveau joint quand la chaîne est remontée.

7- Régler la chaîne d'après la déscription à la page 33.

AVIS*: Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT JAMAIS entrer en contact du pneu ou du disque frein arrière.

Rouleau tendeur de chaîne, rouleau de guidage chaîne, patin chaîne
Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

AVIS*: Contrôler l'alignement du rouleau de guidage chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas cintré, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.



1- Rouleau tendeur de chaîne
2- Rouleau de guidage de chaîne
3- Guidage de chaîne
4- Patin de chaîne
a- Ressort du joint

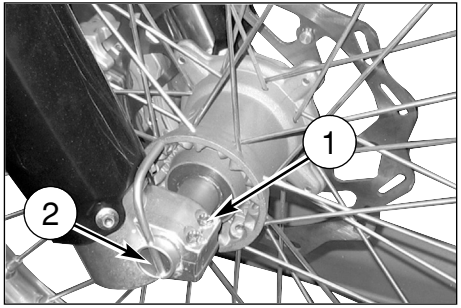
(∗): CR
(•): WR

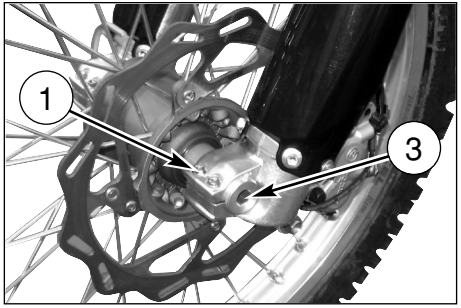
FR

Démontage de la roue avant

Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol.
Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche.
Bloquer l'extrémité de l'axe (2) de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé; enlever l'axe de la roue.

NOTE
Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l' etrier. Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.



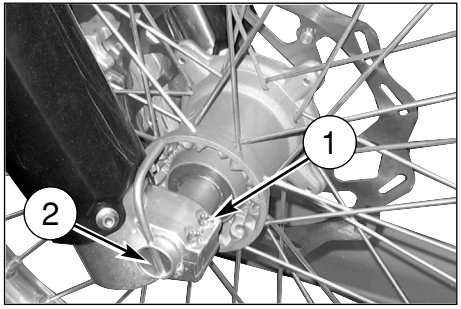


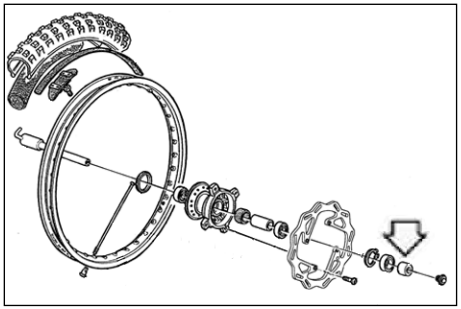
RÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

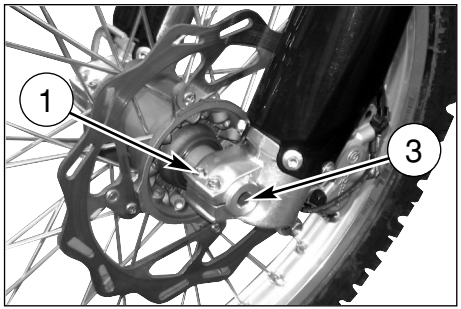
Insérer l'entertoise gauche sur le moyeau de la roue.
Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche de manière à introduire le disque de frein dans l'etrier.

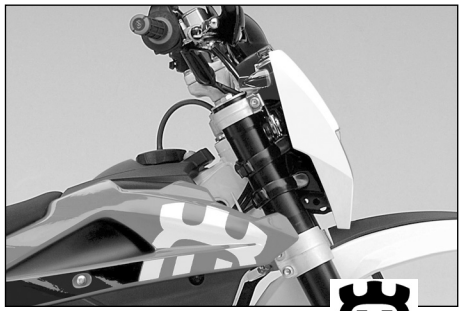
Insérer par le côté droit le pivot de la roue (2) préalablement graissé et le battre jusq'à la butée sur la tige gauche; pendant cette opération il est conseillé de faire tourner la roue. Visser la vis (3) sur le côté gauche de la fourche SANS la bloquer.
A ce point, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusq'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche.
Bloquer: les vis (1) sur la tige droite (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), la vis (3) sur le côté gauche (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) et les vis (1) sur la tige gauche (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).
Vérifier que le frein courre librement entre les pastilles de l'etrier.

NOTE
Après le rémontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.







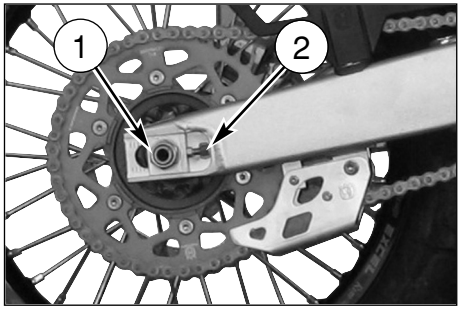


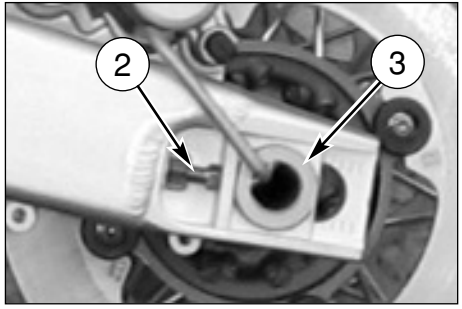
DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

Dévisser l'écrou (1) du pivot roue (3) et extraire ce dernier; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (2); de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inaltérée après le rémontage. Extraire la roue complete, en prêtant attentinon aux entretoises positionnées aux cotés du moyeau.
Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l' etrier.

NOTE

Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l' etrier.
Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.
Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.





PNEUS

Garder les pneus gonflés à la pression exacte, comme indiqué à page 8.
Remplacer le pneu lorsque l'usure est supérieure aux indications du tableau qui suit.

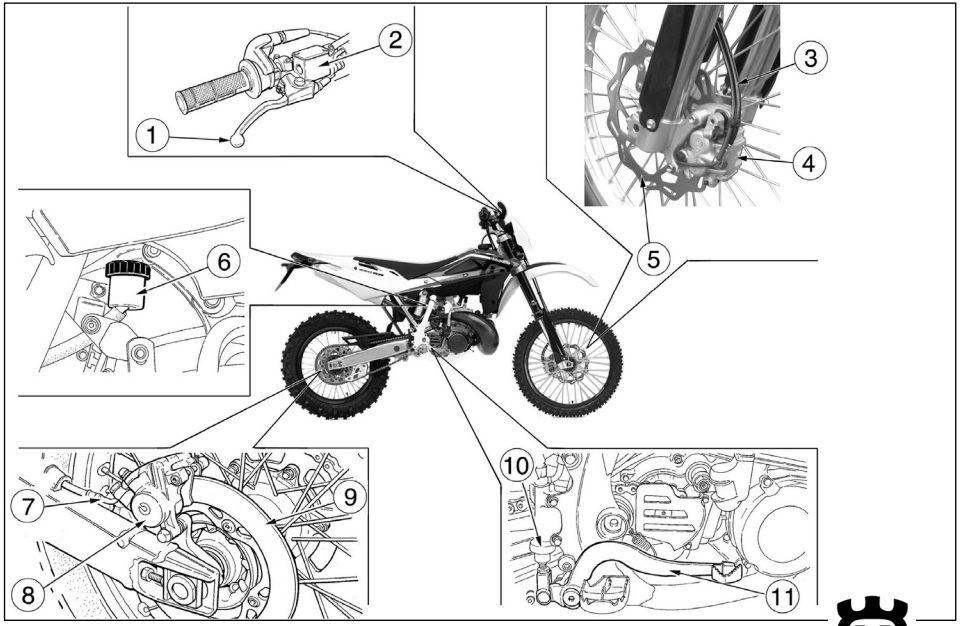
	HAUTEUR MINIMALE DE LA BANDE
AVANT	3 mm
ARRIÈRE	3 mm

FREIN

Eléments principaux des deux systèmes: pompe frein avec levier (avant) ou pédale (arrière), tubulure, étrier et disque.

LEGENDE

1. Levier de contrôle frein avant
2. Pompe du frein avant avec réservoir à huile
3. Tuyau avant
4. Etrier avant
5. Disque avant
6. Réservoir à huile du frein arrière
7. Tuyau arrière
8. Etrier arrière
9. Disque arrière
10. Pompe du frein arrière
11. Pédale de controle du frein arrière

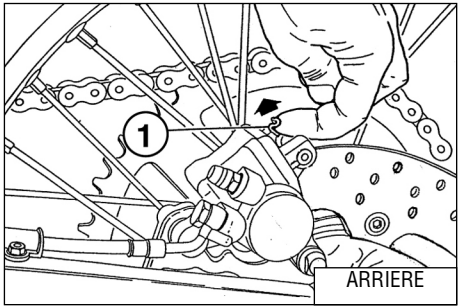


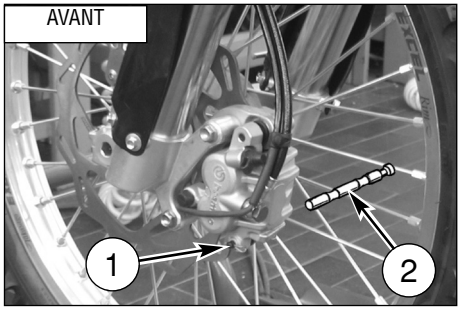
DEMONTAGE DES PASTILLES DU FREIN

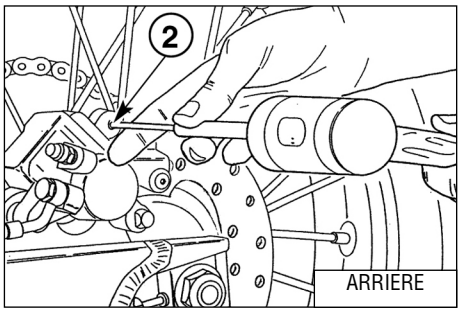
- Enlever les ressorts (1).
- Enlever les pivots (2).
- Enlever les pastilles.

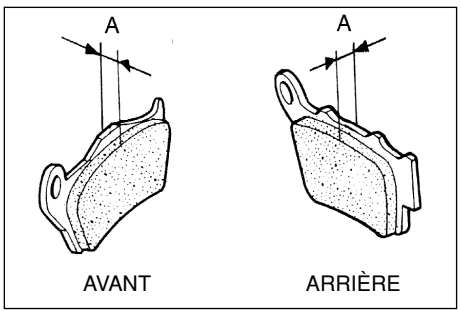
ATTENTION!
Ne pas actionner le levier ou la pédale du frein dans la phase de démontage des pastilles.

USURE DES PASTILLES
Contrôler l'usure des pastilles.
Limite de service "A": 3,8 mm.
Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.









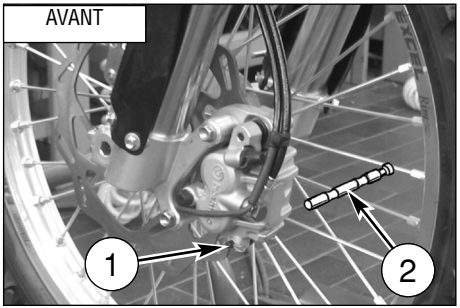
NETTOYAGE DES PASTILLES

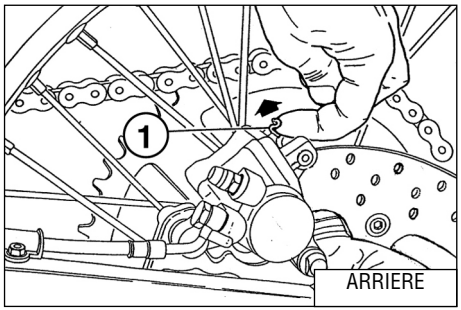
S'assurer qu'il n'y a pas trace de fluide des freins ou d'huile sur les pastilles ou les disques. Si nécessaire, les nettoyer avec de l'alcool.
Remplacer les pastilles lorsqu'un nettoyage soigneux n'est pas possible.

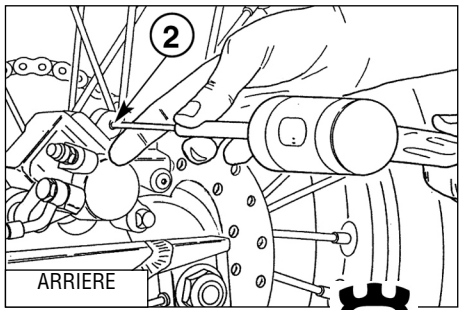
MONTAGE DES PASTILLES

- Monter les pastillas nouvelles.
- Remonter les deux pivots (2) et les ressorts (1).

ATTENTION!
Avant de conduire la moto, s'assurer du bon fonctionnement du levier ou de la pédale. Actionner le levier ou la pédale jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact des disques, et tenir compte que le frein ne fonctionnera pas au premier tentatif.







USURE DES DISQUES FREINS

Relever l'épaisseur de chaque disque au point de plus grande usure et lorsque la limite prévue est atteinte, le remplacer.

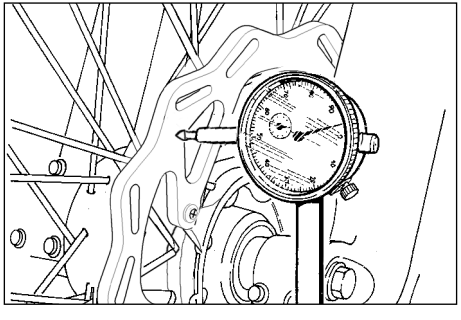
Epaisseur du disque

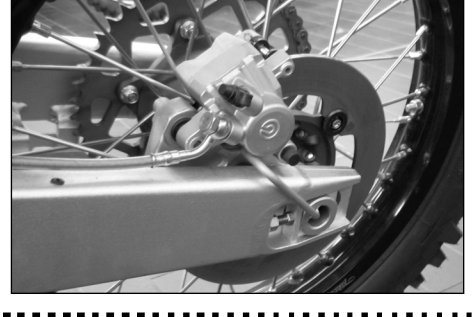
DISQUE	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Avant	3 mm	2,5 mm
Arrière	4 mm	3,5 mm

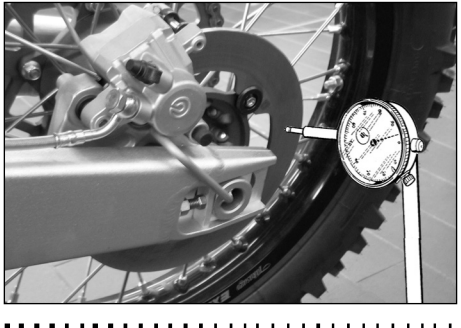
DISQUE PAPILLOTANT

Mesurer le papillotement du disque. La limite de service pour les deux disques est de 0,15 mm.

Remplacer le disque si cette limite est atteinte.

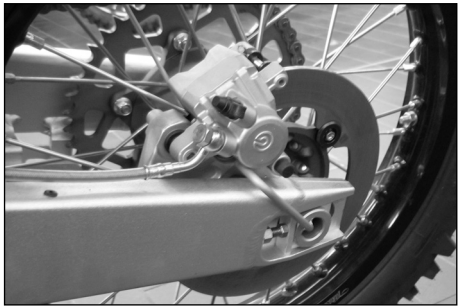






NETTOYAGE DU DISQUE

S'il y a de l'huile sur le disque, l'action de freinage resultera nulle. L'huile ou la graisse sur le disque peuvent être éliminées en utilisant un solvant avec un haut indice d'inflammabilité comme acétone, ou produits similaires.



REMPLACEMENT DU FLUIDE

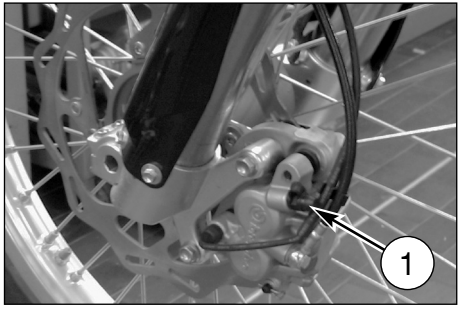
Contrôler et remplacer le fluide des freins en suivant les instructions du tableau d'entretien, au cas où de l'eau ou de la salissure se sont mélangés au fluide. Ne jamais remplacer le fluide avec un temps venteux ou pourri.

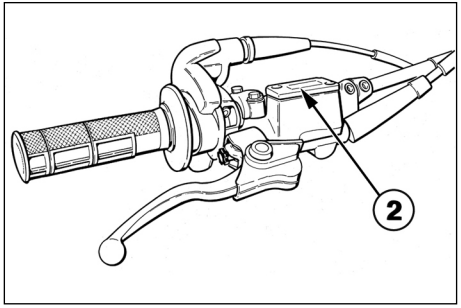
ATTENTION!

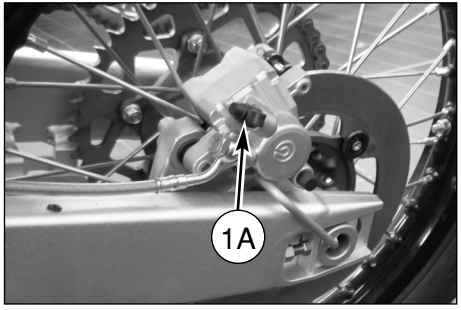
- *** Utiliser seulement du fluide pris d'un récipient sigillé (DOT 4). Ne jamais utiliser du fluide usé.**
- *** Eau, salissure, ou d'autres contaminants, ne doivent jamais entrer dans le réservoir.**
- *** Pour éviter tout risque d'encrassement, ne jamais laisser le réservoir sans couvercle.**
- *** Manier soigneusement le fluide pour ne pas endommager les parties vernissées.**
- *** Ne pas mélanger deux types de fluide, car le point d'ébullition pourrait se baisser en endommageant le frein et les éléments en gomme.**

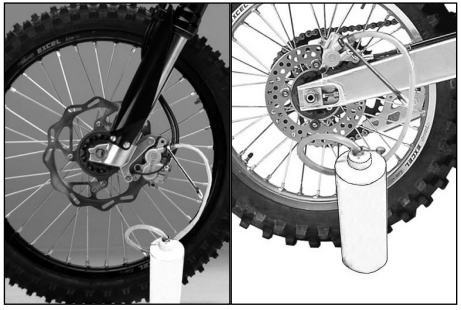
Pour effectuer la substitution procéder de la manière suivante:

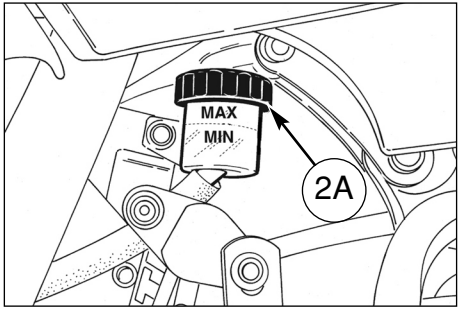
- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Enlever le couvercle (2) ou (2A) et le souffle en gomme.
- Desserrer la soupape de curage sur l'étrier.





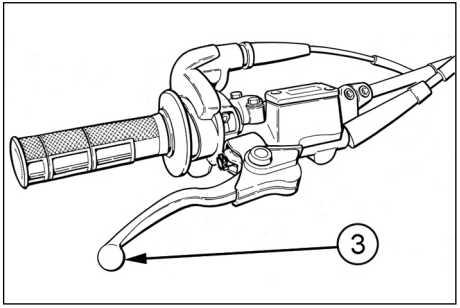


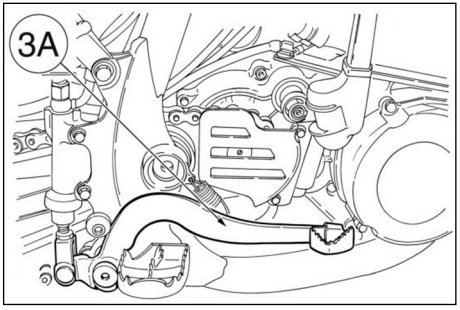


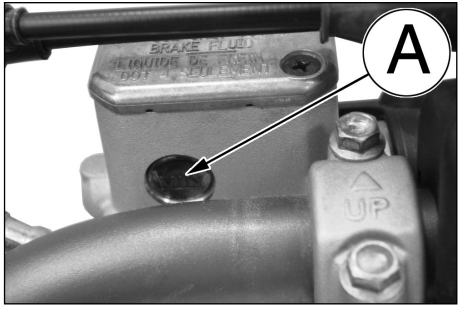


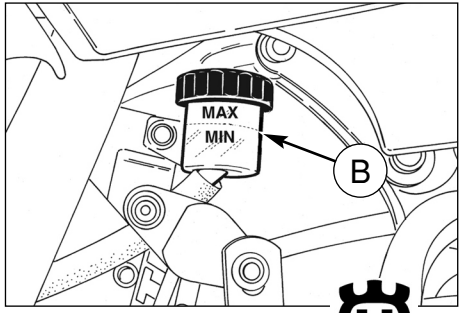
- Actionner le levier (3) ou la pédale (3A) pour vidanger.
- Fermer la soupape de curage et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Ouvrir la soupape de curage, actionner le levier ou la pédale, fermer la soupape en gardant pressér le levier ou la pédale et ensuite, les relâcher rapidement.
- Répéter l'opération jusqu'à ce que le système est totalement rempli et le fluide clair commende à sortir du tuyau en plastique: maintenant fermer la soupape de curage.
- Rétablir le niveau (A) o (B) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle du réservoir.

Après avoir effectué la substitution du fluide, il est nécessaire procéder à la vidange du systeme comme décrit aux pages 46 et 48.



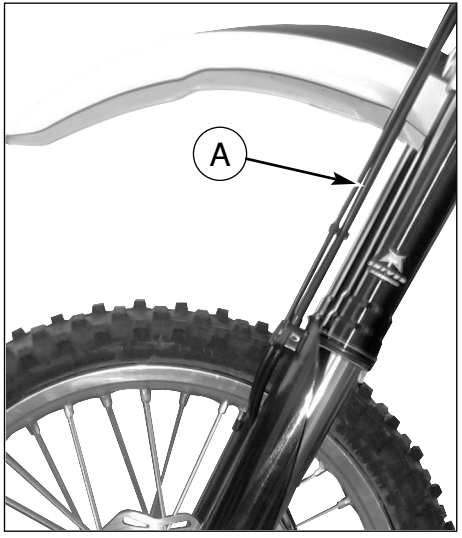


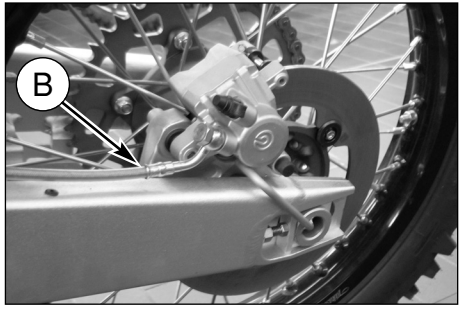




ATTENTION!
Puisque le fluide des freins ronge rapidement les surfaces vernissées, nettoyer soigneusement les parties intéressées.
*** Ce fluide peut causer des irritations. Eviter donc tout contact avec la peau et les yeux. En cas de contact, nettoyer soigneusement la partie intéressée, et s'il s'agit des yeux, appeler le docteur.**

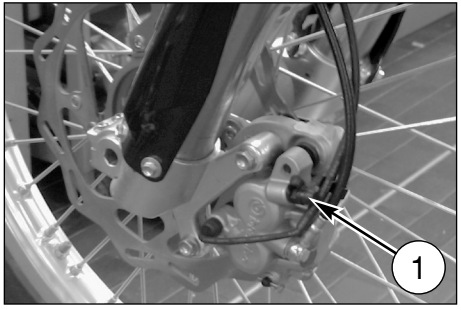
Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir "Fiche d'entretien périodique"): si sur les tuyanteries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.





CURAGE INSTALLATION DE FREINAGE AVANT
Le curage du système de freinage doit être exécutée après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de la présence d'air dans le circuit, la course du levier devient longue et élastique. Procéder de la manière suivante.

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette (durant cette opération, assurez-vous que l'extrémité du tuyau soit toujours plongée dans le fluide).



- Enlever le couvercle (2), le souffle en gomme et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Desserrer la soupape de curage et actionner maintes fois le levier (3) jusqu'à ce que, à travers le tuyau transparent on pourra noter la sortie du fluide (clair et sans bulles): maintenant fermer la soupape de curage.
- Rétablir le niveau (A) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle (2) du réservoir.

ATTENTION!
Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.
Couple de serrage pour la soupape de curage: 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

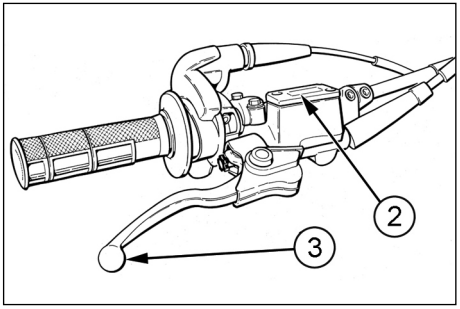
Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec les yeux. Arroser soigneusement les yeux par de l'eau

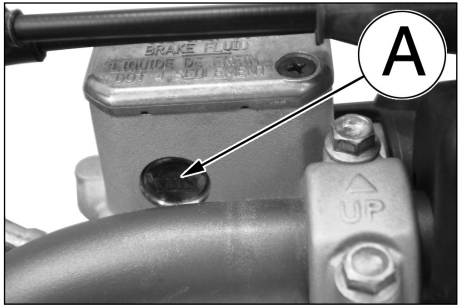
Durant le curage du système de freinage tourner le guidon à gauche. De cette façon le réservoir pompe résultera plus haut et le curage du circuit de freinage plus aisé.

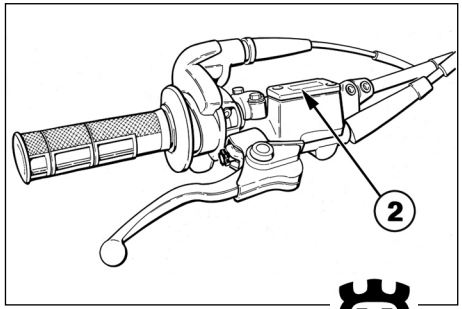
Si après une chute durant une compétition, ou à la suite d'opérations d'entretien à l'usine, la course du levier du frein résulterait plus souple avec un manque de l'action de freinage, il faudra répéter le curage du circuit.

Le curage n'élimine point tout l'air présent dans le circuit. Les petites quantités d'air demeurant encore dans le circuit seront éliminées automatiquement durant l'utilisation du motocycle. Jusqu'à la totale élimination de l'air la course du levier de commande résultera plus raide.

FR







CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE ARRIERE

Le curage du système de freinage doit être effectué après la substitution du fluid ou lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.
Opérer comme suit:

- Enlever le couvercle (A) du réservoir, la membrane, et remplir avec du nouveau fluide (DOT 4).
- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage (1) de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Baisser complètement la pédale (2).
- Desserrer la soupape de curage en laissant couler le fluide (au début seulement de l'air ne sortira), ensuite, fermer un peu la soupape.
- Relâcher la pédale et attendre quelques secondes avant de répéter l'opération, jusqu'à ce que seulement du fluide ne sortira du tuyau.
- Bloquer la soupape de curage à la couple de serrage prévue et contrôler le niveau (B) du fluide dans le réservoir avant de remonter le couvercle (1).

Si l'opération de curage a été effectuée correctément, la course de la pédale ne résultéra pas élastique. Au cas contraire, répéter l'opération.

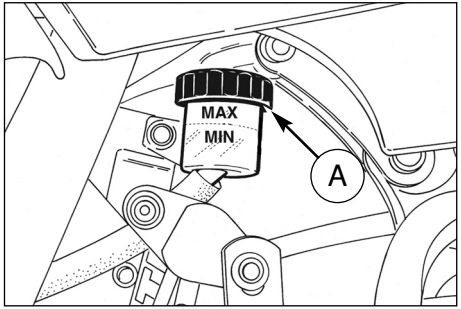
NOTE

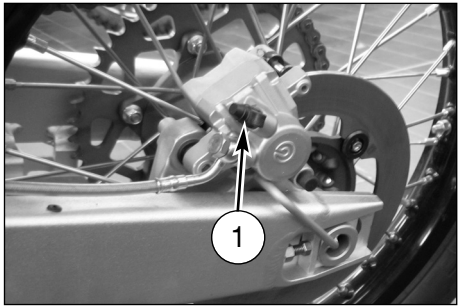
Si à cause d'une chute pendant une compétition, ou après une remise en état, on relève une élasticité de la course du levier ou de la pédale du frein, avec diminution de l'efficacité de freinage, l'opération de curage devra être répétée comme précedemment décrit.

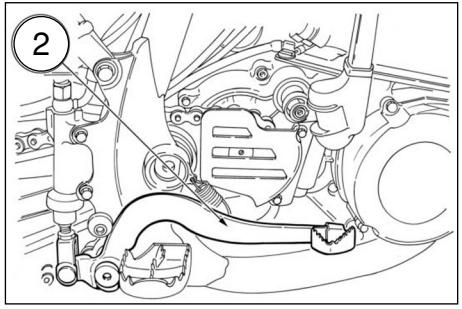
ATTENTION!

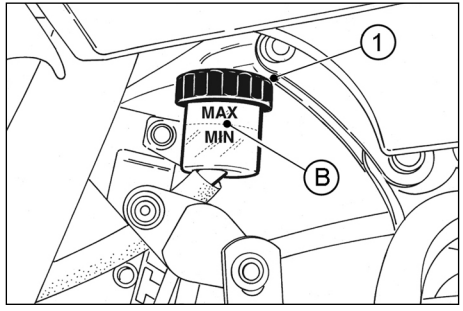
Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.

Couple de serrage pour la soupape de curage: 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).









SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT

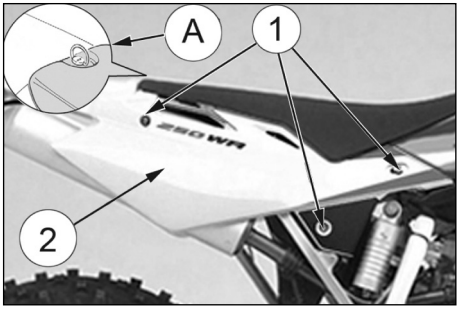
Le silencieux fait partie intégrante du système d'échappement et réduise le bruit de l'échappement. Ses conditions affectent donc la performance de la moto. L'accroissement du bruit à l'échappement est un indice de détérioration du matériel insonorisant placé sur le tuyau percé à l'intérieu du silencieux.

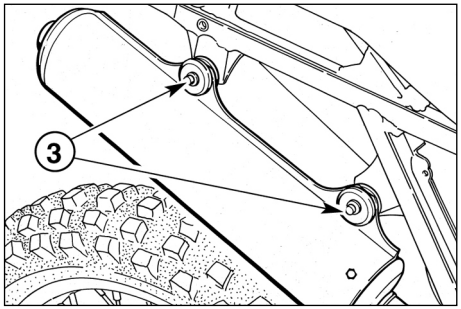
AVIS*: Contrôler le matériel insonorisant après chaque compétition, et le cas échéant, le remplacer.

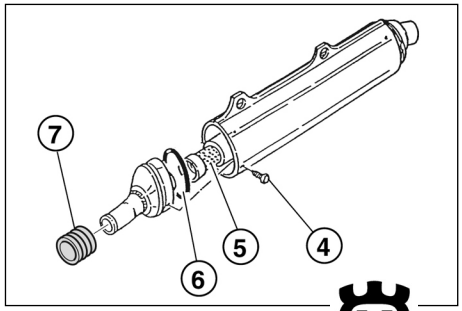
Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (A) de
fixage, oter les vis (1) et le panneau latéral droite (2). Oter les deux vis (3) du le silencieux d'échappement.
Détacher le manchon de raccordement du silencieux au tuyau d'échappement. Pour remplacer le matériel phono-absorbant, enlever les vis (4) et le tuyau intérieur (5). Vérifier l'usure de l'OR (6) et le remplacer si nécessaire.Opérer de la même façon pour le manchon (7) de raccordement au tuyau d'échappement.

Note * : Si vous avez des difficultés à ôter le silencieux, battre doucement avec un marteau en caoutchouc ou en plastique.

FR







REVISION DES ROUES

Les tableaux ci-dessous montrent les types de contrôle auxquels la jante et l'axe de roue doivent être soumis.

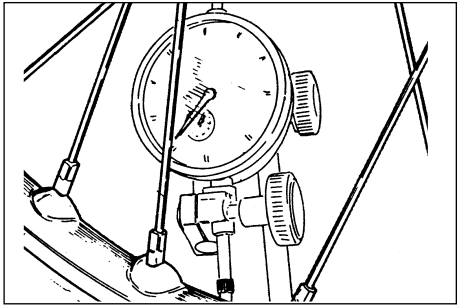
Nota*: Si la jante est excessivement cintrée, la remplacer.

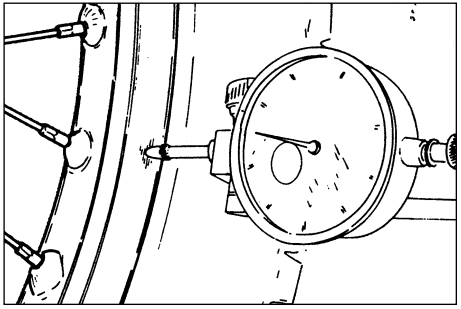
DEFORMATION JANTE

	STANDARD	LIMITE MAX.
Effet latéral	moins de 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Excentricitè	moins de 0,8 mm	

RAYONS DE ROUE

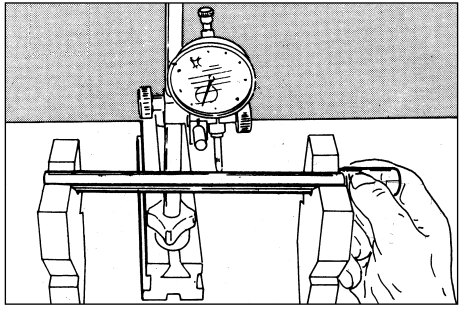
S'assurer que tous les nipples soient bien serrés et, le cas échéant, les serrer de nouveau. Une tensions insuffisante pourra compromettre la stabilité du motocycle; Effectuez un contrôle immédiat en tapant sur les rayons avec un pointe métallique (par example: un tournevis): un bruit aigu indique un serrage correct, tandis qu'un bruit sourd indique qu'un nouveau serrage doit être effectué.

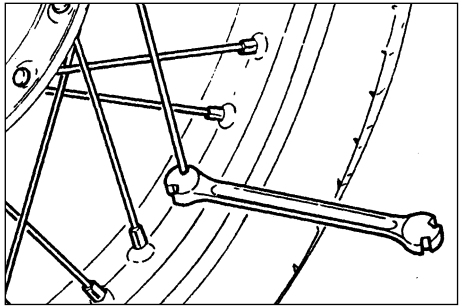




COURBURE PIVOT ROUE

Si la valeur de courbure va au dela de la limite maxi admise, redresser le pivot ou remplacer.
Si l'axe ne peut pas être redressé entre les valeurs de la limite max prescrite (0,2 mm), le remplacer.

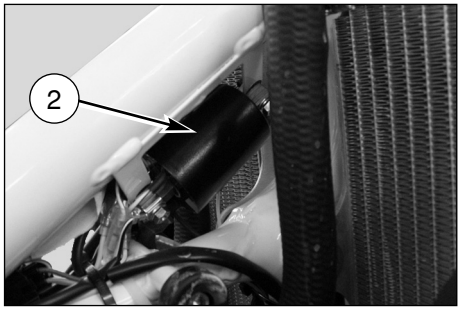


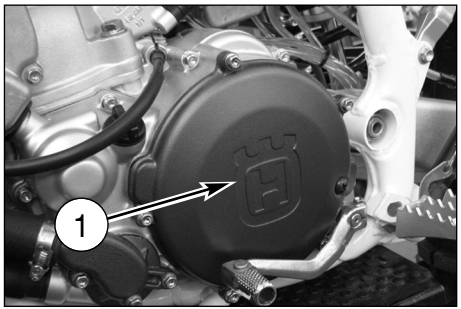


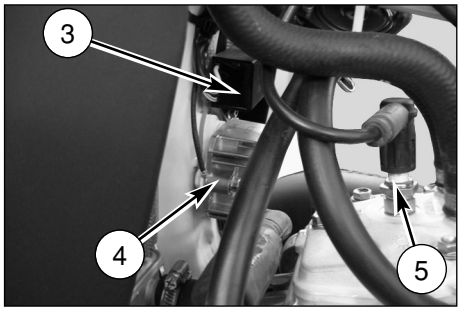
POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES

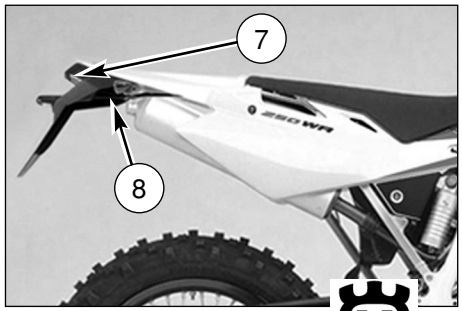
Le système d'allumage se compose des eléments suivants:
- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche;
- Bobine électronique (2) sous le réservoir carburant;
- Centrale électronique (3) sous le réservoir carburant;
- Régulateur de tension (4) fixé sur le cadre, entre les deux radiateurs;
- Bougie d'allumage (5) fixé sur la tête cylindre;

Le système électrique se compose des eléments suivants::
- Dispositif d'intermittence des clignotants sous le porte-phare avant;
- Phare avant (6) avec ampoule à deux feux de 12V-35/35W et ampoule de feux de position de 12V-5W;
- Feu arrière (7) avec feu d'arrêt de 12V-21W ampoule feu de position 12V-5W;
- Indicateurs de direction (8) de 12V-10W;







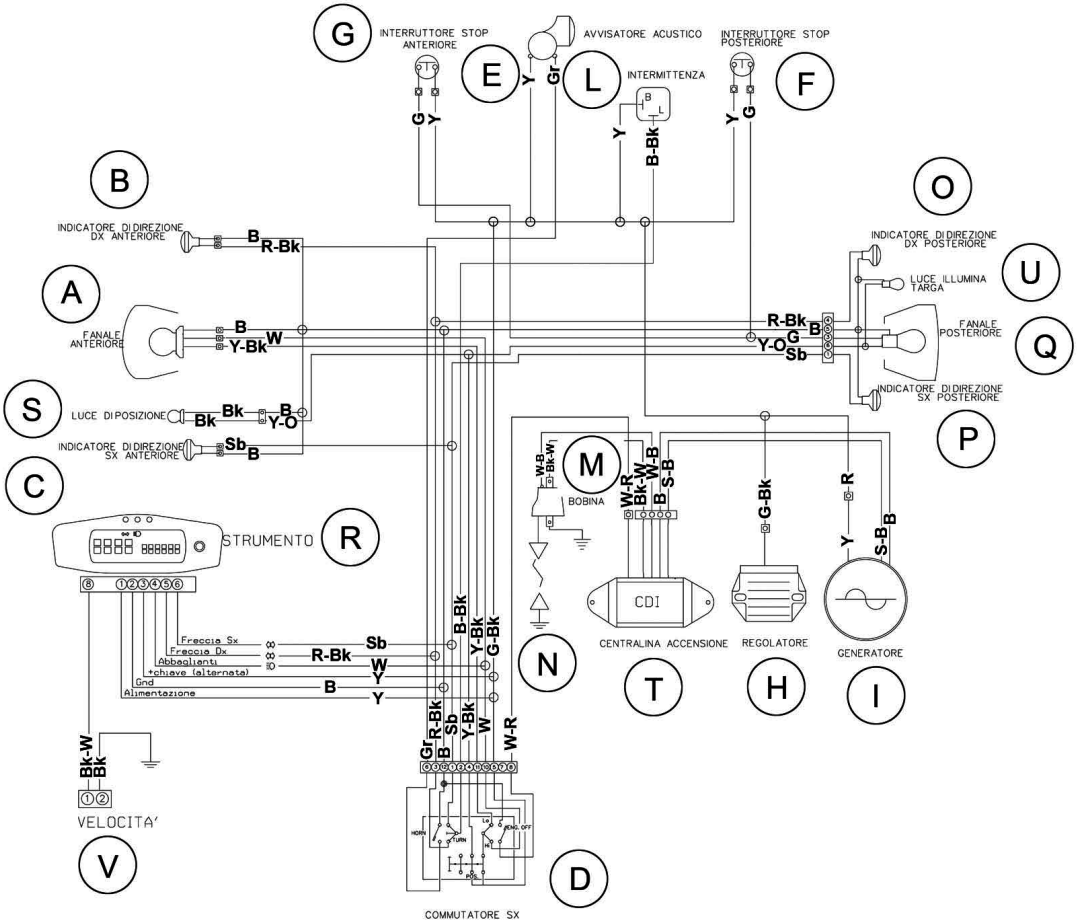


Legende couleur câbles

B	Bleu
Bk	Noir
Br	Maron
G	Vert
Gr	Gris
O	Orange
Pk	Rose
R	Rouge
Sb	Azur
V	Violet
W	Blanc
Y	Jaune

LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE

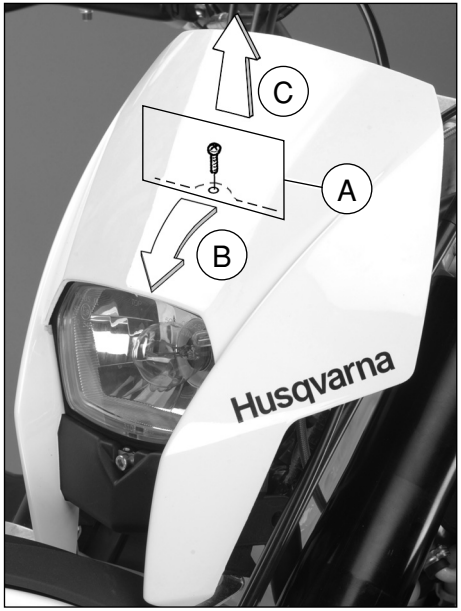
A. Phare avant
B. Indicateur de direction avant droit
C. Indicateur de direction avant gauche
D. Commutateur gauche
E. Avertisseur acoustique
F. Interrupteur de stop arrière
G. Interrupteur de stop avant
H. Régulateur de tension
I. Alternateur
L. Intermittance indicateurs de direction
M. Bobine H.T.
N. Bougie d'allumage
O. Indicateur de direction arrière droit
P. Indicateur de direction arrière gauche
Q. Feu arrière
R. Instrument
S. Feux de position
T. Centrale électronique
U. Eclairage plaque immatriculation
V. Capteur de vitesse

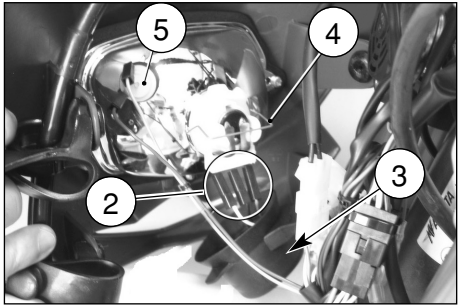

G
INTERRUTTORE STOP ANTERIORE
E
AVVISATORE ACUSTICO
L
INTERMITTENZA
INTERRUTTORE STOP POSTERIORE
F
B
INDICATORE DI DIREZIONE DX ANTERIORE
A
FANALE ANTERIORE
S
LUCE DI POSIZIONE
INDICATORE DI DIREZIONE SX ANTERIORE
C
STRUMENTO
R
Freccia Sx
Freccia Dx
Abbaglianti
+chiave (alternata)
Gnd
Alimentazione
VELOCITA'
V
O
INDICATORE DI DIREZIONE DX POSTERIORE
U
LUCE ILLUMINA TARGA
Q
FANALE POSTERIORE
INDICATORE DI DIREZIONE SX POSTERIORE
P
M
BOBINA
CDI
CENTRALINA ACCENSIONE
N
T
REGOLATORE
H
GENERATORE
I
COMMUTATORE SX
D

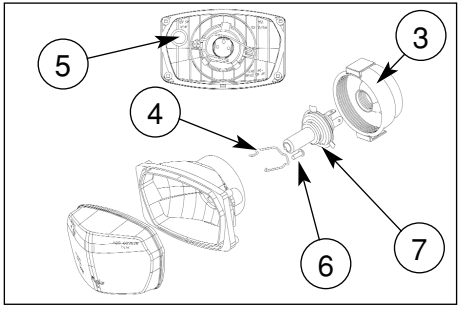
REMPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE

Pour accéder à l'ampoule du phare , opérer comme suit:
- enlever la vis de fixation supérieure du porte-phare sur support de l'instrument (A) ;
- déplacer en avant le porte-phare (B) et le tirer vers le haut (C) pour le décrocher des deux supports inférieurs;
- enlever le porte-phare;
- ôter le connecteur (2) de l'ampoule à deux feux (7) et le protecteur (3) en caoutchouc;
- enlever la vis (6);
- décrocher la pince de maintien (4) de l'ampoule et enlever l'ampoule.

Pour remplacer l'ampoule du feux de position (5) il suffit de la extraire de la calotte intérieure.
Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.







REMPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE ARRIÈRE

Enlever les deux vis (1) à l'intérieur de le garde boue arrière et la lentille (2).

Pousser l'ampoule (3) vers l'intérieur, la tourner en sens inverse aux aiguilles d'une montre et l'enlever du porteampoule.

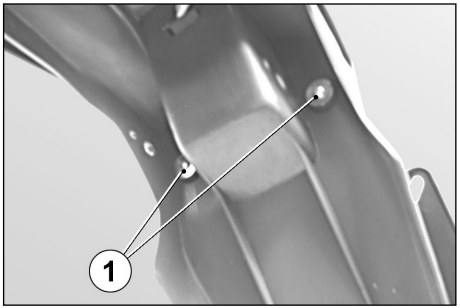
Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.

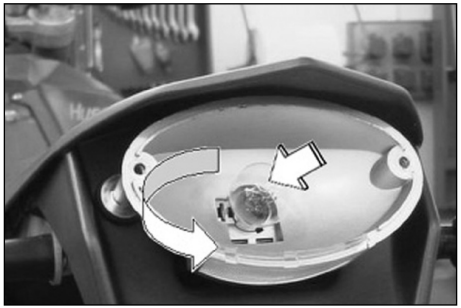
NOTE: faire attention à ne pas serrer les vignes excessivement.

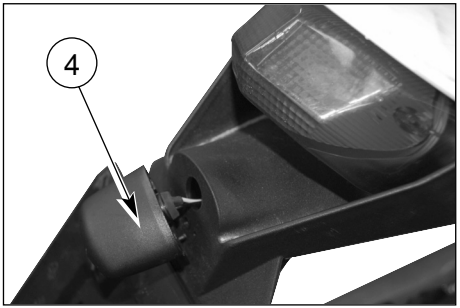
REMPLACEMENT DE L'AMPOULE D'ECLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION

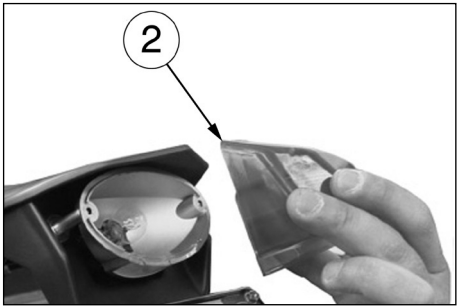
Enlever le support de l'éclairage de la plaque d'immatriculation (4) en l'extrayant de la queue du véhicule. Extraire la douille avec l'ampoule du support. Tourner l'ampoule (5) pour l'extraire de la douille.

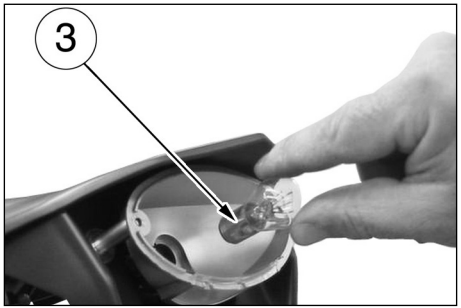
Après le remplacement, procéder en sens inverse pour le remontage.

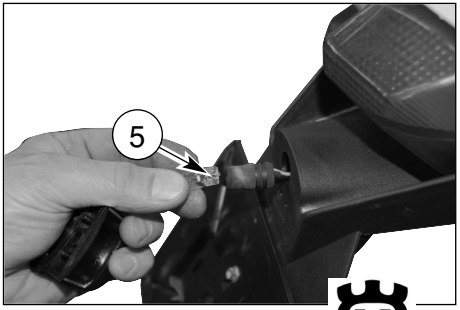










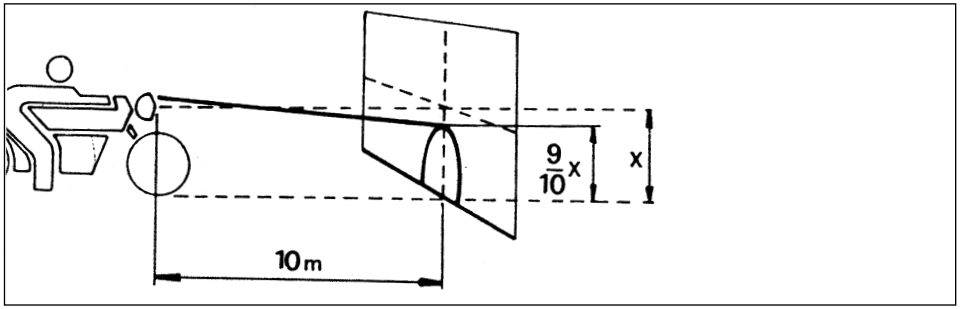


REGLAGE DU PHARE AVANT

Pour contrôler la correcte orientation du phare, placer la moto perpendiculaire à son axe longitudinal avec pression de gonflage des pneus correcte et avec un passager assis sur la selle.
Placer la moto à 10 mètres d'une paroi, ou écran, et tracer une ligne horizontale, correspondante à la hauteur du centre phare, et une ligne verticale au niveau de l'axe longitudinal.

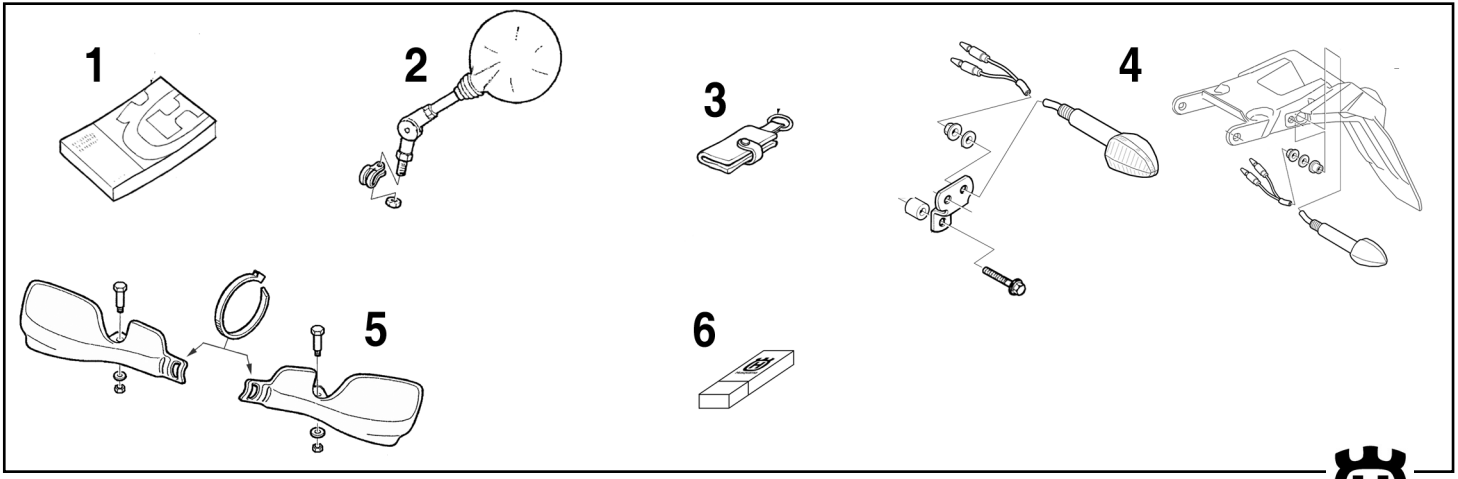
Ce réglage doit être effectué dans la pénombre.
En enlumant les feus de croisement, la limite supérieure de démarcation entre le zone d'ombre et celle illuminée ne doit pas dépasser une hauteur de 9/10èmes de la hauteur du sol du centre du phare.

Le calage de l'orientation du phare s'obtien en agissant sur la vis (1) pour baisser ou laisser le fascieau lumineux.



EQUIPEMENT

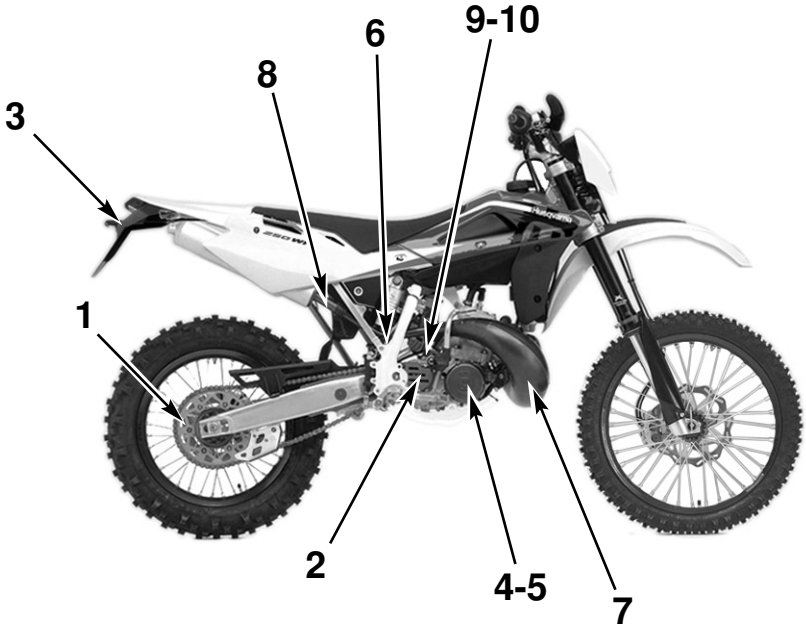
Pos.	Nr. Code	DESIGNATION
1	8000H1604	GUIDE RAPIDE MULTILANGUE (1)
2	8A0065437	RETROVISEUR GAUCHE (1)
	8B0065437	RETROVISEUR DROITE (1)
3	800097615	PORTE-CLES HUSQVARNA (1)
4	8000H1374	KIT CLIGNOTANTS (1)
5	80A0A6210	KIT PARE-MAINS
6	8000H2124	MÉMOIRE “USB”



ELEMENTS EN OPTION

Pos.	Nr. Code	DESIGNATION	MODELES
1*	8A0096837	COURONNE DENTEE Z=47 (1)	WR 250-WR 300
	8B0096837	COURONNE DENTEE Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	COURONNE DENTEE Z=49 (1)	WR 250-WR 300
	8D0096837	COURONNE DENTEE Z=50 (1)	WR 250-WR 300
2*	800063829	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=14 (1)	WR 250-WR 300
	800063830	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=15 (1)	WR 250-WR 300
3*	8000B1641	KIT PORTEBALAI RACING (1)	WR 250-WR 300
4	800094853	GROUPE JOINTS MOTEUR (1)	WR 250-WR 300
5	800099893	GROUPE BAGUES MOTEUR (1)	WR 250-WR 300
6	8000H0076	RESSORT AMORTISSEUR (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250-WR 300
7*	8B00A0144	TUYAU ECHAPPEMENT (1)	WR 250
	8000H0678	TUYAU ECHAPPEMENT (1)	WR 300
8*	800092788	MANCHON SILENCIEUX (1)	WR 250-WR 300
9*	8000H1011	JEU CARBURATEUR (1)	WR 250
	8000H1013	JEU CARBURATEUR (1)	WR 300
10*	8000H1012	JEU JETS CARBURATEUR (1)	WR 250
	8000H1014	JEU JETS CARBURATEUR (1)	WR 300

*: Pour compétitions


3
8
6
9-10
1
2
4-5
7

APPENDICE

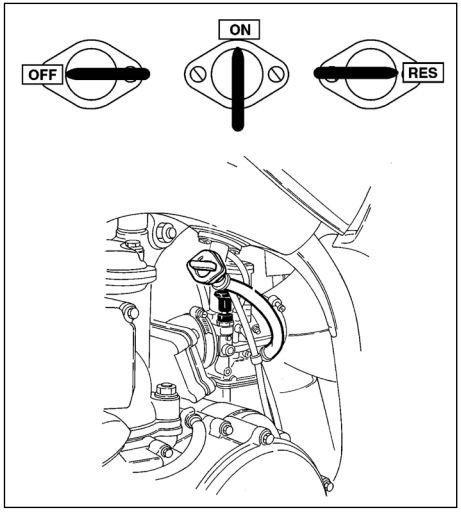
CONTROLES APRES CHAQUE COMPETITION

Après chaque compétition, nettoyer le motocycle en suivant les instructions données ci-dessous et prêter un attention particulière au tableau "ENTRETIEN" (Appendice A), aux points: filtre à air, carburateur, etc. Effectuer un graissage général et les réglages, si nécessaire.

LONGUES PERIODES D'INACTIVITE

Après une longue période d'inactivité, préparer le motocycle comme suit:

- Nettoyage général du motocycle
- Oter le réservoir carburant et la cuve du carburateur aussi, car le carburant tend à se déteriorer.



ATTENTION

Ne pas jeter le carburant éliminé dans la nature et ne pas faire tourner le moteur dans des lieux clos mais seulement en plein air.

- Graisser la chaîne d'entrainement secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Enduire d'huile les surfaces en métal ne pas vernissées afin d'éviter la formation de rouille. Eviter que les éléments en caoutchouc, ou les freins, entrent en contact avec l'huile.
- Placer le motocycle sur un support ou un tréteau de façon à soulever les roues du sol. (Au cas où il ne serait pas possible, placer des planches sous les roues pour soulever les pneu et ainsi éviter tout contact au sol, où on peut avoir de l'humidité).
- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour le protéger de la poussière et de la salissure.

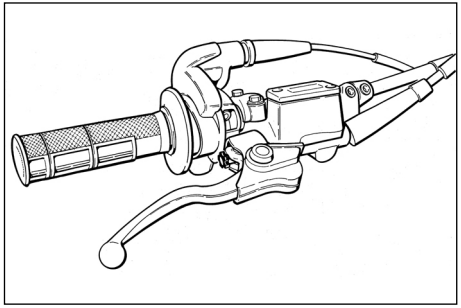
Pour remettre le motocycle en état de marche, opérer comme suit:

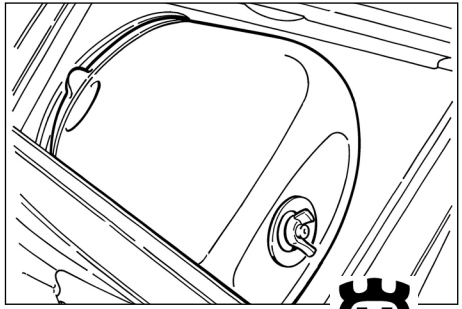
- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Tourner le moteur pour environ 5 minutes pour chauffer l'huile et après, effectuer une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carter (page 19).
- Contrôler tous les points indiqués dans la section "Contrôles et Réglages" (Appendice A).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section "Lubrification" (Appendice A).

NETTOYAGE
RACCOMANDATION IMPORTANTE

Dit d'abord que, premier du lavage du motocycle, il est nécessaire de protéger de l'eau opportunément les parties suivantes:

a) Ouverture arrière d'échappement;
b) Leviers d'embrayage et du frein avant, pignées, commutateurs sur le guidon;
c) Suction filtre à air;
d) Tête de direction de la fourche, paliers des roues;
e) Leviers de la suspension arrière.

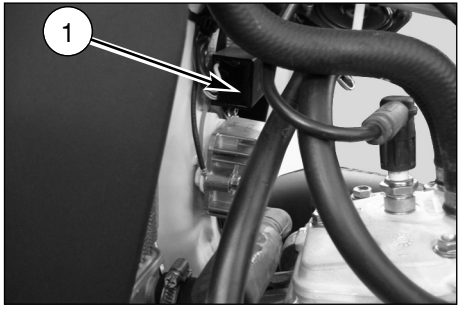




Il est nécessaire, ÉVITER ABSOLUMENT QUE JETS D'EAU OU D'AIR À la HAUTE PRESSION ils viennent au contact avec les PARTIES ÉLECTRIQUES, spécialement le centrale électronique (1).

Après le lavage:
- Lubrifier les points indiqués au Tableau d'Entretien (Appendice A).
- Démarrer le moteur et le laisser tourner pour 5 minutes.
- Avant de counduire, essayer les freins.

ATTENTION*: Ne jamais graisser ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité dans le système de freinage, car on court des risques d'accident. Nettoyer le disque avec solvants, type acétone.



OPERATIONS DE PRÉ - LIVRAISON

Description	Operation	Prep. a la route
Huile moteur	Contrôle niveau	❑
Huile mélange essence	Contrôle niveau	❑ ❄
Liquide de refroidissement	Contrôle/appoint	❑
Circuit de refroidissement	Contrôle des fuites	❑
Electroventilateurs	Contrôle fonctionnalité	❑ ❄ ❄
Bougies	Contrôle/remplacement	❑
Papillon/Carburateur	Contrôle et réglage	❑
Liquide des freins et d'embrayage	Contrôle niveau	❑
Freins/embrayage	Contrôle fonctionnalité	❑
Freins/embrayage	Contrôle circuit	❑
Commande d'accélérateur	Contrôle fonctionnalité	❑
Commande d'accélérateur	Vérification/réglage du jeu	❑
Commande starter	Contrôle fonctionnalité	❑
Transmissions/commandes souples	Contrôle / réglage	❑
Chaîne de transmission	Contrôle / réglage	❑

Description	Operation	Prep. a la route
Pneumatiques	Contrôle pression	❑
Béquille latérale	Contrôle fonctionnalité	❑
Contacteur béquille	Contrôle fonctionnalité	❑
Installation électrique	Contrôle fonctionnalité	❑
Appareillage de bord	Contrôle fonctionnalité	❑
Eclairage/signaux visuels	Contrôle fonctionnalité	❑
Avertisseur acoustique	Contrôle fonctionnalité	❑
Phare avant	Contrôle fonctionnalité	❑
Interrupteur d'allumage	Contrôle fonctionnalité	❑
Serrures	Contrôle fonctionnalité	❑
Serrage des vis et écrous	Contrôle / serrage	❑
Colliers serre-tube	Contrôle / serrage	❑
Lubrification générale		❑
Essai sur route		❑

❄ : seulement pour le motorisation a 2 temps

❄❄ : seulement sur modèles spécifiques

INDEX ALPHABETIQUE

Page

A
Allumage 7
Arrêt moteur 18
Arrêt motocycle 18

B
Béquille latéral 10
Bloc de direction 13
Bougie d'allumage 7

C
Carburant 10
Carburateur....7
Chaîne transmission secondaire....7
Commande boîte des vitesses....15
Commande embrayage 14
Commande frein arrière 14
Commande frein avant 13
Commutateur sur le guidon 14
Composants électriques 51
Contrôles après la compétition 61
Contrôle bougie....23
Contrôle filtre à air 24
Contrôles durant le rodage....16
Contrôle niveau liquide frein avant 26
Contrôle niveau liquide frein arrière 27
Contrôle niveau huile changement de vitèsse 19
Contrôle niveau réfrigérant 19
Contrôles préliminaires 16
Contrôle usure chaîne, pignon, couronne 34
Couronne arrière....7
Curage système de freinage arrière....48
Curage système de freinage avant 46, 47

D
Démarrage moteur 17
Démontage plaquettes frein 40
Démontage roue arrière 38
Démontage roue avant 36
Disque papillotant....42

F
Fourche avant 7
Freins....39

E
Embrayage 7

G
Graissage chaîn....34
Graissage moteur. 8

I
Instrument digital 11

L
Liquide de refroidissement 8
Longue inactivité....60

M
Modification position du guidon....30
Montage plaquettes frein....41

N
Nettoyage disque frein 43
Nettoyage filtre à air 24
Nettoyage généra 61
Nettoyage plaquettes....41
Niveau huile fourche 29
Numero d'identification du motocycle 5

P
Pignon sortie boîte des vitesses 7
Pliage pivot roue....50
Pneus 8, 39
Poignée des gaz 13
Position des commandes 6
Préliminaires....3

R
Rayous de roue 50
Réglage câble de commande gaz 21
Réglage chaîne transmission secondaire 33
Reglage du carburateur....21
Réglage du ralenti....21
Réglage embrayage 22
Réglage fourche 29
Réglage frein hydraulique amortisseur 32
Réglage jeu des paliers direction 25
Réglage levier de commande frein avant 26
Réglage phare avant 56
Réglage position pédale frein arrière....27
Réglage précharge ressort amortisseur....31
Réglage suspensions selon les conditions de la piste 28
Regulateur de tension 23
Remplacement de détails....3
Remplacement de l'ampouls d'eclairage de la plaque d'imatriculation 55
Remplacement des ampoules du phase arrière 54
Remplacement des ampoules du phase avant 55
Remplacement du fluide 44
Remplissage système de freinage 44
Révision roues....50
Robinet carburant 10
Rodage 16
Roues....8,36

S
Schéma électrique 52,53
Silencieux de décharge 49
Starter carburateur 10

U
Usure disque frein....42
Usure plaquettes frein....40

V
Vidange huile moteur et nettoyage des filtres....17
Vidange réfrigérant....20
Voyants 11

DEUTSCH

Husqvarna

EINFÜHRUNG

Ein Willkommen in der Familie der Motorradfahrer Husqvarna! Ihr neues Motorrad Husqvarna ist so entworfen und hergestellt worden, um das beste in seiner Klasse darzustellen. Die Anweisungen in diesem Handbuch sind vorbereitet worden, um Ihnen eine einfache und klare Anleitung für die Wartung des Motorrades zu geben.

Wenn Sie den Anweisungen dieses Handbuches genau folgen, werden Sie die besten Leistungen mit dem Motorrad erzielen. In diesem Handbuch finden Sie die Instruktionen für die notwendigen Arbeitsgänge für die Wartung. Anweisungen für Reparaturen und Wartungen besonderer Natur oder grösserer Ausmasse sind in dem Reparaturhandbuch Husqvarna enthalten.

Spezielle Reparaturen oder Wartungen größeren Ausmaßes, benötigen den Einsatz von Facharbeitern sowie entsprechende Ausrüstungen. Ihr Vertragshändler Husqvarna hat die Original-Ersatzteile, die Erfahrung und alle notwendigen Ausrüstungen, um Sie bestens zu bedienen.

Schließlich erinnern, daß der Betrebsanleitung" muß integrierende Geburten des Motorrades betrachtet werden und deshalb müss sie immer das Fahrzeug begleiten, bei auch Verkauf.

Dieses Motorrad montiert bildend das sie gezeichnet wurden und es verwirklicht wurden danke zu Systemen und Technologien von Avantgarde und daß sie in den Wettkämpfen versucht wurden.

Um immer die besten Leistungen garantieren zu können, in dieser Typ von Motorrädern jedes besondere es wird nach jedem Wettkampf kontrolliert. Für das korrekte Funktionieren des Motorrades ist er notwendig den Hinweisen, die auf der Tabelle von Kontrolle und Wartung (zu Anhang A sehen) sind, zu folgen.

WICHTIGE ANWEISUNGEN

WR sind STRAßE GESETZLICHE Motorräder (mit beschränktem MACHT-MOTOR); sie werden garantiert, befreien Sie von zweckmäßigen Defekten und deckte mit gesetzlicher Garantie, wenn die ÜBLICHE KONFIGURATION und der vorgeschlagene Aufrechterhaltungstisch beibehalten wird, gezeigt auf Anhang A, seite 1 wird beobachtet.

Wenn **WR** in KONKURRENZ-MOTORRÄDER umgewandelt werden (mit VOLLEM MACHT-MOTOR), wird der vorgeschlagene Aufrechterhaltungstisch für die Konkurrenzverwendung auf Anhang A.

WICHTIG

Der Hinweis für Anerkennung der Garantie wird die MOTORRAD-KONFIGURATION sein, wie unten gezeigt,:

A) ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH: mit beschränktem MACHT-MOTOR
B) KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR.

Dieses Motorrad wurde nicht ausgedacht, um immer höchstens einige Drehungen lange Reisen mit dem Motor vorzunehmen, wie es anläßlich langer Verschiebungen auf Straßen oder Autobahnen geschehen kann. Die langen Reisen in diese Bedingungen können zum ernste Schäden verursachen Motor. Dieses Motorrad wurde nicht für einen städtischen Gebrauch gelernt und also ist es unversorgt von Elektrobelüfter und Thermostat. Lange Haltestellen zur Verkehrsampel mit dem entzündeten Motor sie können eine Überheizung von dieses letzten verursachen, sie verursachen hier deshalb Wasser in den Heizkörpern kochen. Dieses Motorrad wurde für die Wettkämpfe und den Abschluß gelernt es garantiert die besten Leistungen mit dem einzigen Fahrer. Sie rät ab deshalb sie mit dem Passagier benutzen, sowohl auf Straße, daß ins geländegängige.

Um die "Garantie von Funktionieren" des Fahrzeuges zu erhalten, muß der Kunde dem Programm von Wartung folgen das auf ihn auf dem Libretto von Gebrauch und Wartung gezeigt wird, da führt es die bei den Werkstätten genehmigt HUSQVARNA vorgesehenen Abschnitte aus. Der Preis für den Ersatz der Stücke und um den Plan von Wartung zu beachten, ist er zu Lasten der Kunde für die notwendige Arbeitskräfte.
ZUR BEACHTUNG: die Garantie verfällt bei Vermietung des Kraftrades.

Wichtige Einleitung

Die vorliegenden Betriebsanleitungen aufmerksam durchlesen und den Anmerkungen, denen die folgenden Hinweise vorausgehen, besondere Beachtung schenken :

ACHTUNG *: Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen schwere persönliche Schäden bis zum Todesfall zu erleiden.
WARNHINWEIS* : Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen persönliche Schäden zu erleiden oder Schäden am Fahrzeug zu verursachen.
Anmerkung * : Liefert weitere nützliche Informationen.

Austausch der Teile

Im Falle des Austausches von Teilen, nur Original-Husqvarna-Teile mit entsprechenden Merkmalen einschließlich Typ, Widerstand und Material benutzen. Andernfalls könnten Fehlfunktionen mit möglicher Verletzungsgefahr auftreten.

ACHTUNG * : Nach einem Fall das Motorrad sorgfältig überprüfen. Sich vergewissern, daß die Gasschaltung, die Bremsen, die Kupplung und andere Hauptschaltungen und Komponenten nicht beschädigt wurden. Ein beschädigtes Motorrad zu fahren kann schwere Unfälle verursachen.

ACHTUNG * : Das Motorrad nicht anlassen oder an ihm arbeiten, ohne vorher geeignete Schutzkleidung angezogen zu haben. Immer Schutzhelm, Stiefel, Handschuhe, Schutzbrille und andere geeignete Kleidung tragen.

ACHTUNG * : Das Motorrad nicht anlassen und führen, wenn nicht über geeignete Anweisungen und ausgezeichneten körperlichen Zustand verfügt wird.

SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR KINDER
ACHTUNG

• Motorrad sicher parkieren, d.h. wo keine Stoss- oder Schadengefahren leicht vorkommen können. Unabsichtliche Stöße konnten auch den Absturz des Motorrads verursachen, mit Verletzungsgefahr von Personen und vor allem Kindern.
• Um einen unabsichtlichen Absturz zu vermeiden, den Motorrad nie auf unebenen oder weichen Boden oder heiße Asphalt parkieren.
• Da Motor und Auspuffanlage sehr heiß werden können, den Motorrad sicher parkieren, uzw. wo Kinder oder Fußgänger nicht leicht mit solchen Teilen in Berührung kommen können.

INHALTSANGABE Seite

EINFÜHRUNG 2
WICHTIGE ANWEISUNGEN 2
DATEN ZUR IDENTIFIZIERUNG 5
TECHNISCHE DATEN 7
SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN 8
STEUERUNGEN....9
GEBRAUCHSANLEITUNG 16
ZÜNDUNGSANLAGE/ELEKTRISCHEANLAGE....51-56
AUSRÜSTUNG....57
EXTRA-TEILE....58-59
AHNHAG 60
VORäNGE ZUR AUSLIEFERUNG 63
ALPHABETISCHES VERZEICHNIS 64
WARTUNGSPALAN EINSTELLUNGEN....ANHANG A

Anmerkungen

- Die Angaben, rechts und links, beziehen sich auf die beiden Motorradseiten in Bezug auf die Fahrtrichtung

- Z: Zähne nummer
- A: Österreich
  AUS: Australien
  B: Belgien
  BR: Brasilien
  CDN: Kanada
  CH: Schweize
  D: Deutschland
  E: Spanien
  F: Frankreich
  FIN: Finnland
  GB: Groos Britan
  I: Italien
  J: Japan
  USA: Vereinigte Staten von Amerika

- Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Daten und Vorschriften auf alle Länder.

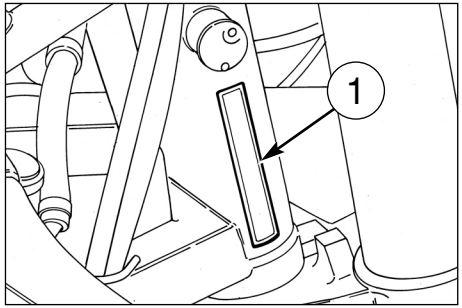
DATEN ZUR IDETIFIZIERUNG

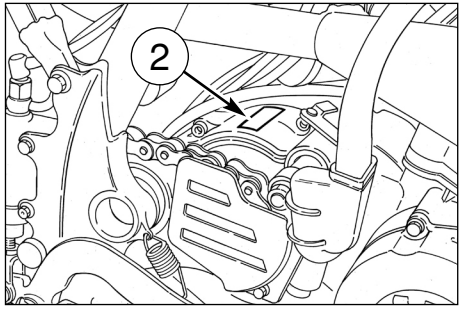
Die Identifizierungsnummer des Motors ist auf den oberen Teil des Motorcarters gestempelt, während die Kennummerdes Motorrads auf das Lenkrohr des Rahmens gestempelt ist.
Bei Bestellung von Ersatzteilen oder Anfragen über Ihr Motorrad ist immer die auf anzugeben. **Diese Nummer ist ebenfalls in die vorliegenden Betriebsanleitungen einzutragen.**

RAHMEN NUMMER

KENNUMMER DES MOTORRADS (V.I.N.)

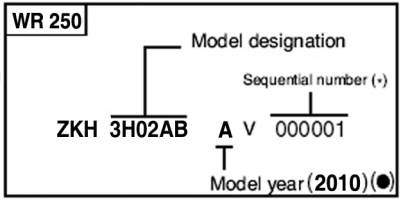
Die Seriennummer besteht aus 17 Zeichen und befindet sich auf der rechten Seite der Lenkrohrs



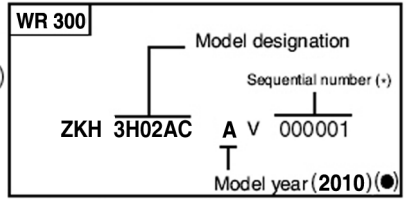


1. Rahmen Nr.
2. Motor Nr.

1



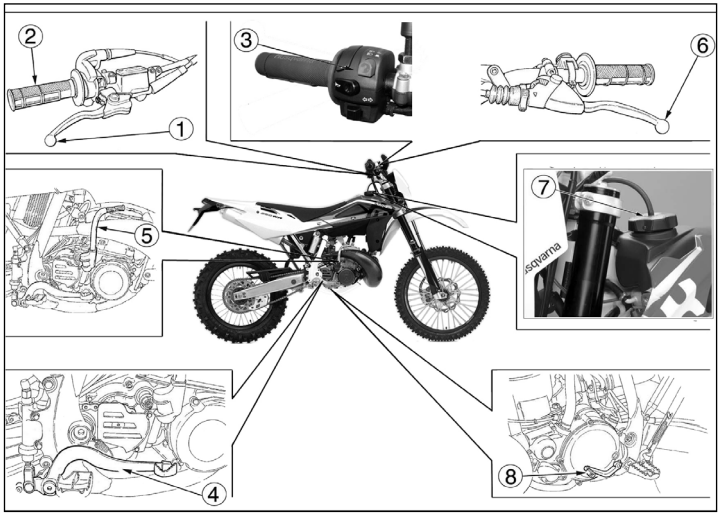
2

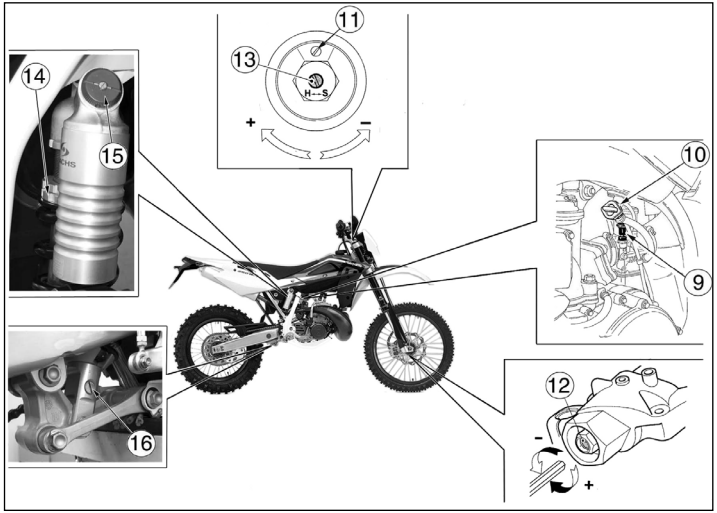


(*): N° progressive
(●): Jahre von Modell

LAGE DER SCHALTUNGEN

1 Vorderer Bremsschalthebel
2. Gasgriff
3. L. Umschalter
4. Pedal zur Steuerung der Bremse
5- Anlassenpedal
6. Kupplungsschalthebel
7. Treibstofftankstopfen
8. Gangschaltungspedal
9. Starter-Einrichtung (linke Seite)
10. Treibstoffhahn
11. Ablaßschraube für Gabelschaft
12. Kompressions-Einstellung für Gabelschaft
13. Einstellung der Ausfederung des Gabelschafts
14. Einstellung der Federvorladung des Stoßdämpfers
15. Einstellung der Kompression des Stoßdämpfers (niedrige und hohe Geschwindigkeit der Dämpfung)
16. Einstellung der Ausfederung des Stoßdämpfers





TECHNISCHE DATEN

MOTOR
Typ .....Einzylinder-Zweitakmotor
Kühlung .....mit Flüssigkeit
Bohrung (250) .....mm 66,4
Bohrung (300) .....mm 72
Hub .....mm 72
Hubraum (250) cm3 249,3
Hubraum (300) cm3 293,1
Verdichtungsverhältnis
(mit geschlossenen Schlitzen) WR 250 .....8,4:1
(mit geschlossenen Schlitzen) WR 300 .....6,9:1
Anlassen .....kick starter

VENTILSTEUERUNG
Typ .....Lamallenventil beim Einlass und mechanisch-betaetigtes H.T.S.-Ventil auf dem Auspuff

SCHMIERUNG
Motor .....Benzin-Oel-Gemisch 3% waehrend der Einfahrzeit 2%, NICHT UNTER, nach der Einfahrzeit
Primärübersetzung/Wechselgetriebe .....mittels des im Kurbelgehäuse enthaltenen Öls

ZUNDUNG
Typ .....Elektronische,analogic typ, mit Kapazitiver Entladung und veränderlichem
Zündkerze typ .....NGK BR8EG
Elektrodenabstand .....0,6 ÷ 0,7 mm

KRAFTSTOFF FORDERUNG
Typ .....Vergaser "Mikuni" TMX 38
Durchmesser .....mm 38
Höchstdrehzahl-Düse 380
Leerlaufdüse 17,5
Starterdüse 50
Einspritzdüse R-8 (914)
Schwimmer (n° 2) .....g 6,1
Gasdrossel 5,0
Kegelnadel .....YC
Kegelnadelstellung .....2.
Starterschraube gelockert um Drehungen .....runden 2

PRIMÄRÜBERSETZUNG
Antriebsritzel- Kupplungskranz .....Z 27- Z 69
Übersetzungsverhältnis 2,555

KUPPLUNG
Typ .....Mehrfachscheibe in Ölbad mit mechanischenSteuerung

WECHSELGETREIBE
Typ .....mit Zahnrädern in ständigem Eingrift
Übersetzungsverhältnisse
1. Gang .....2,142 (z 30/14)
2. Gang .....1,750 (z 28/16)
3. Gang .....1,437 (z 23/16)
4. Gang .....1,210 (z 23/19)
5. Gang .....1,053 (z 20/19)

SEKUNDÀRÜBERSETZUNG
Abtriebsritzel- Wechselradkranz
(250) .....Z 13- Z 48
(300) .....Z 14- Z 50
Üversetzungsverhältnis
(250) 3,692
(300) 3,571

GESAMTÜBERSETZUNGSVERHÀLTNISSE
1. Gang (250) 20,220
1. Gang (300) 19,558
2. Gang (250) 16,513
2. Gang (300) 15,972
3. Gang (250) 13,564
3. Gang (300) 13,120
4. Gang (250) 11,422
4. Gang (300) 11,048
5. Gang (250) 9,932
5. Gang (300) 9,607

FAHRGESTELL
Typ Monoträger mit Róhren aus Rundprofil aus Stahl; Hinterer Rahmen aus Leichtmetall

VORDERFEDERUNG
Typ .....Telehydraulische Gabel mit umgekehrten Schäften und vorgeschobenem Bolzen (einstellbar in Einfederung und Ausfederung); Schäfte ø 48 mm
Hub auf der Beinenachse .....300 mm

HINTERFEDERUNG
Typ .....progressive mit hydraulischem Einzeldämpfer
Einzeldämpfer Radhub .....320 mm

VORDERRADBREMSE
Typ .....mit stationärer gelagerte Bremsscheibe Ø260 mm
Typ "Wave" mit hydraulischer Betätigung und schwimmend gelagertem Bremssattel

HINTERRADBREMSE
Typ .....schwimmend gelagerte Bremsscheibe Ø220 mm mit hydraulischer Betätigung

DE

FELGE
Vorder . . . . . .TAKASAGO “Excel” aus Leichtmetall: 1,6x21”
Hinter . . . . . .TAKASAGO “Excel” aus Leichtmetall: 2,15x18”

REIFEN
Vorder . . . . . .Michelin ENDURO COMP. 3 oder Pirelli MT 83 Scorpion oder Dunlop 54R-D907; 90/90x21"
Hinter . . . . . Michelin ENDURO COMP. 3 oder Pirelli MT 83 Scorpion oder Dunlop 70R-D907; 140/80x18”

Kaltlufdruck
(vorder) (*) . . . . . .0,9÷1,0 Kg/cm2
(vorder) (%) 1,1 Kg/cm2
Fahrer und Passagier
(hinter) (*) . . . . . .0,8÷0,9 Kg/cm2
(hinter) (%) 1,0 Kg/cm2

(*) Bei wettennen ist die anzunwendende
(%) für Straßen Gebrauch

AMBESSUNGEN, GEWICHT, KAPAZITÀT
Radstand . . . . . .mm 1465
Gesamtlänge . . . . . .mm 2230
Max. Breite . . . . . .mm 840
Max. Höhe . . . . . .mm 1310
Sattelhöhe . . . . . .mm 975
Min. Höhe vom Boden . . . . . .mm 345
Fahrbereitwicht, ohne Treibstoff . . . . . .kg 103
Kraftstoffbehälterkapazität mit
Kraftstoffreserve l 2 . . . . . .l 9,5
Flüssigkeit im Kühl Kreislauf . . . . . .l 1,1÷1,3
Öl im Kurbelgehäuse . . . . . .l. 0,8

SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN

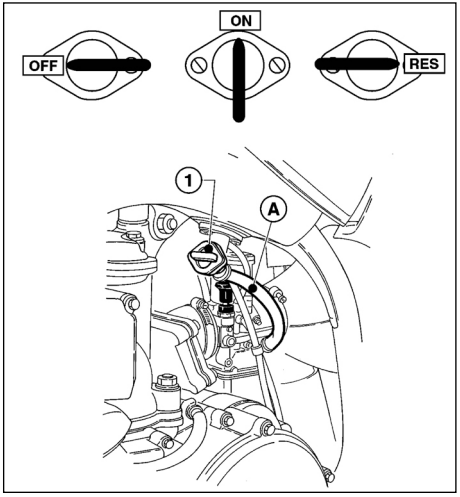
Motorschmieröl	CASTROL A747
Schmieröl Wechselgetriebe, Primär-Übertragung	CASTROL POWER 1 RACING 10W-40
Kühlflüssigkeit	CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Bremsflüssigkeit	CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Kupplungflüssigkeit	CASTROL FORK OIL 10W
Fettschmierung	CASTROL LM GREASE 2
Kettenöl	CASTROL CHAIN LUBE RACING
Vordergabelöl	KHL15-11
Oel hinterer Stoessdaempfer	CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Elektrokontakt-Schutz	CASTROL METAL PARTS CLEANER
Küler-Leckabdichtung	AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

STEUERUNGEN

TREIBSTOFFHÄHNE

Der Hahn (1) auf der linken Seite des Behaelters hat drei Stellungen:
OFF - zu; es tritt kein Treibstoff aus;
ON - offen; der Treibstoff fliesst aus der Hauptflussvorrichtung;
RES - Reserve; der Treibstoff fliesst aus der Reservefluss-vorrichtung aus.
Sollte man während des Fahrens auf Versorgungsschwierigkeiten stossen, den Hebel des Hahns auf Stellung RES stellen. Nach dem Tanken den Hahn wieder in Position ON stellen.

ACHTUNG * : Darauf achten, während der Arbeit am Treibstoffhahn nicht den heißen Motor anzufassen.



Der Hahn enthält einen Filter ; die Ansammlung von Schmutz verursacht eine Verminderung des Treibstoffdurchflusses zum Vergaser. Es ist daher erforderlich, die Reinigung folgendermaßen vorzunehmen :
1- Den Tank vom Treibstoff befreien, die Rohrleitung abtrennen.
2- Den Hahn nach Lösen der Befestigungsschrauben entnehmen. Den Netzfilter mit Lösemittel reinigen.
3- Den Hahn wieder in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus anbringen.
Den Hahn in die Position “ON” drehen und überprüfen, daß keine Leckstellen vorhanden sind.

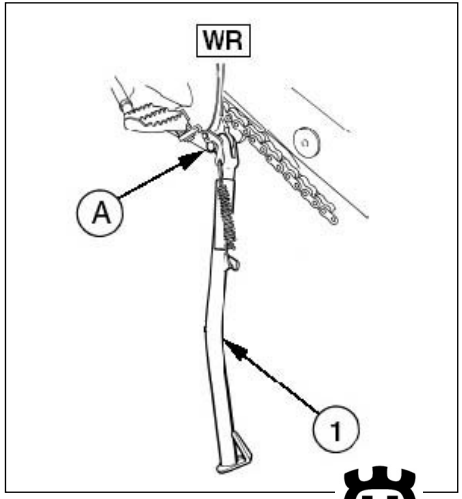
]. Treibstoffhahn
A. Zum Vergaser

SEITLICHE FUSSRASTE

Jedes Motorrad ist mit einer seitlichen (1) Fußraste ausgestattet.

ACHTUNG* : Die Fußraste wurde entworfen NUR DAS GEWICHT DES MOTORRADS zu halten. Sich nicht auf das Fahrzeug setzen und die Fußraste als Halter benutzen, es könnten Brüche auftreten mit nachfolgenden schweren persönlichen Verletzungen.

Periodisch den Seitenständer kontrollieren (sieht den "Zettel von periodischer Wartung"); prüfen, daß den Federn nicht geschadet wirst und daß der Seitenständer es bewegt frei. Der Seitenständer war in der Fall lärmend, die Stütze (A) von Befestigung schmieren .



DE

TREIBSTOFF

Das Motorrad besitzt einen Zweitakt-Motor, der Öl-Benzin-Mischung-Versorgung verlangt. Empfohlener Treibstoff ist BLEIFREIES Benzin zu 98 Oktan.

Anmerkung* : Wenn der Motor "klopft" eine andere Benzinmarke oder einen Treibstoff mit höherer Ottanzahl benutzen.

ACHTUNG* : Wenn der Motor "klopft" nicht weiter beanspruchen, es könnten schwere Schäden unter anderem das Festfressen auftreten.

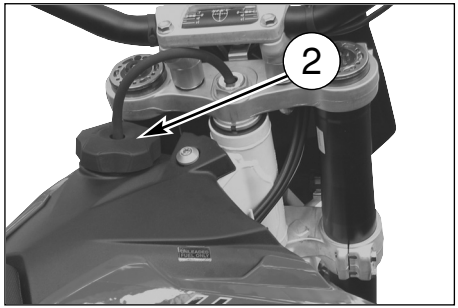
ACHTUNG* : Das Benzin ist äußerst entzündbar und kann unter besonderen Bedingungen explosiv werden. Den Motor immer abschalten, nicht rauchen oder sich mit Flammen oder Funken dem Bereich, an welchem getankt oder Treibstoff aufbewahrt wird, nähern.

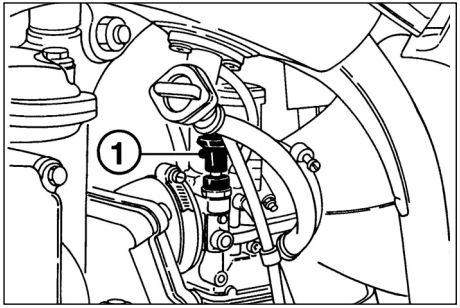
ACHTUNG* : Den Tank nicht über die untere Grenze des Einfüllstutzens füllen. Nach dem Tanken sich vom richtigen Verschluß (1) des Tankstopfens vergewissern.

STARTER VERGASER

Den Knopf (1) des Starters, auf die linke Seite des Vergaser, wird zur Anreicherung der Mischung während des Anlaufs betätigt.

Un die Starer zu oeffnen, den hebel nach oben aktivieren, das Gegenteil um es zu schliessen.





DIGITALINSTRUMENT, KONTROLLLAMPEN

Das Motorrad ist mit einem Digitalinstrument ausgestattet, an dem sich auch 2 Kontrolllampen befinden: Fernlicht und Blinker.

1- Fernlichtkontrolle BLAU
2- Blinkerkontrolle GRÜN
Wenn Sie den Motor anstellen, schaltet sich die Displaybeleuchtung (bersteinfarben) am Instrument ein.

ANMERKUNGEN
- Jedes Mal, senn Sie den Motor anstellen wird, wird während der ersten 2 Sekunden die Version der Steuer-Software angezeigt. Nach der Überprüfungs-Phase wird am Instrument die letzte eingestellte Funktion angezeigt.
- Nach dem Abschalten des Motors werden keine Instrumenten-Funktionen mehr angezeigt.
- Das Umschalten von einer Funktion zur nächsten, sowie das entsprechende Nullstellen, muss über die Taste SCROLL (A) erfolgen.
- Folgende Funktionen können nacheinander in der angegebenen Reihenfolge ausgewählt werden:

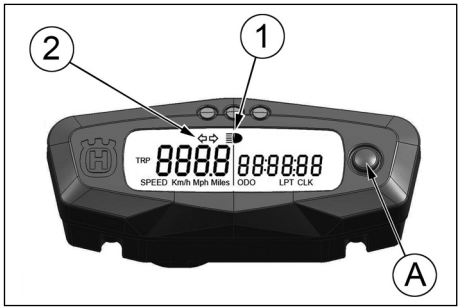
1- GESCHWINDIGKEIT / GESAMT-KILOMETERZANZEIGE (Abbildung 1)
2- GESCHWINDIGKEIT / UHR (Abbildung 2, Seite 13)
3- GESCHWINDIGKEIT / TEILSTRECKEN-KILOMETERZANZEIGE (Abbildung 3, Seite 13)
4- GESCHWINDIGKEIT / CHRONOMETER (Abbildung 4, Seite 13)
1- GESCHWINDIGKEIT / GESAMT-KILOMETERZANZEIGE (Abbildung 1)
.....

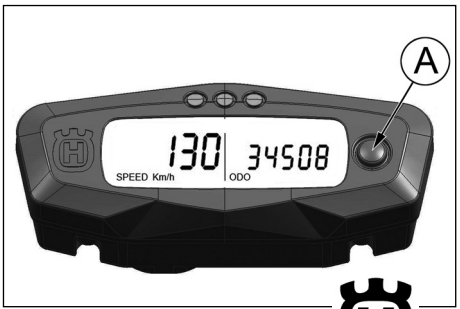
1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (bild 1)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- ODO: Kilometerzähler- maximaler Wert: 99999 km;

Um Kilometer mit Meilen oder Meilen mit Kilometern zu ersetzen gehen Sie weiter wie folgt:
1) Bild 1 darzustellen, den Motor anzuhalten und die Taste SCROLL (A) zu schieben.
2) Starten Sie den Motor, dabei die Taste SCROLL (A) solange gedrückt halten, bis das Symbol "km/h" erscheint.
3) Anschließend werden abwechselnd "Km/h" und "Mph Miles" angezeigt. In dem Moment, in dem die Einheit angezeigt wird, die benutzt werden soll, erneut die Taste SCROLL (A) drücken.

DE





2- SPEED / CLOCK (bild 2)

- SPEED:Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- CLOCK: Uhr- Die Uhrlektüre ist von 0:00 bis 23:59:59.

Um die Uhr umzustellen, schieben Sie der Knauf (A) denn mehr als 3 Sekunden, um die Stunden zuzunehmen; Freilassung der Knauf und dann ist es nach 3 Sekunden möglich, die Minuten zuzunehmen.

3- SPEED / TRIP 1 (Bild 3)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- TRIP 1: Entfernungmaximaler Wert: 999.9 km (die Daten werden verloren mit Spannung niedriger als 6V).

Zum Einstellen auf TRIP (TEILSTRECKEN-KILOMETERZANZEIGE) die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken.

4- SPEED / CRHOMETER (STP) (Bild 4)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- STP 1: miles/kilometers deckte Zeit
- Das Lesen von 0:00 bis 99:59:59 (die Daten werden verloren mit Spannung niedriger als 6V).

Um der Funktion STP zu aktivieren, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden.

1. Schritt: Funktion AUF;
2. Schritt: halten Sie zu-Höhle Schaltern;
3. Schritt: STP 1 Neueinstellung; REISE 1 und AVS 1 Daten-Neueinstellung;
4. Schritt: Funktion AUF;
5. Schritt: halten Sie zu-Höhle Schaltern;

.....

und das Folgen so

GASANLASSER

Der Griff (1) für das Gas, der sich auf der rechten Seite des Lenkers befindet. Die Schaltungs-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben eingestellt werden.

MAN BEACHTE
Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (A) anzuziehen.

STEUERUNG VORDERBREMSE

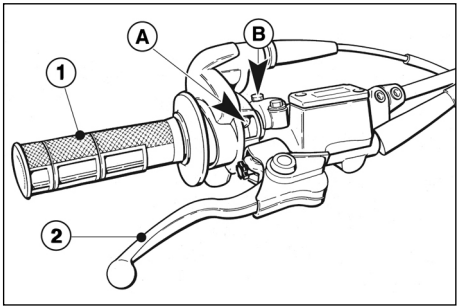
Der Bremshebel (2) befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers und steuert die Vorderbremse. Die Schaltungs-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben eingestellt werden.

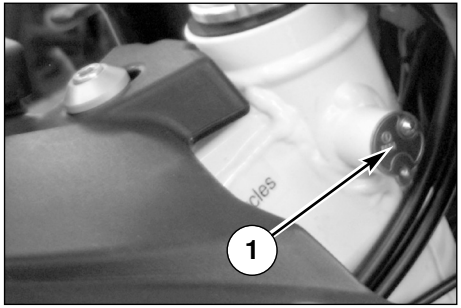
MAN BEACHTE
Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (B) anzuziehen.

LENKERBLOCKUNG

Das Motorrad ist mit einer Lenkerblockung ausgerüstet (1), die sich auf der rechten Seite des Lenkers befindet.
Um den Lenker zu blockieren, folgendermassen vorgehen: den Lenker in beide Richtungen drehen. Den Schlüssel in das Schloss stecken und dem Uhrzeigersinn entgegen drehen. Ihn nach innen drücken, und, wenn nötig, den Lenker in beide Richtungen drehen. Den Sclüssel in Uhrzeigersinn drehen und ihn aus dem Schloss herausziehen.
Um die Lenkung freizugeben, umgekehrt operieren.

DE





HUMSCHALTER AUF DEM LENKER-LINKE

Der linke Umschalter hat folgende Bedienteile:

1) Druckknopf Motoranhalten ( )

2) "HI" ( ) Wahlknopf Fernlicht

"LO" ( ) Wahlknopf Abblendlicht

3) TURN

= Linke Richtungsanzeiger (automatische Rückstellung)

= Rechte Richtungsanzeiger (automatische Rückstellung)

Um die Anzeiger ausser Tätigkeit zu setzen, drücken Sie den Schalthebel, wenn er in die mittlere Stellung zurückgekehrt ist.

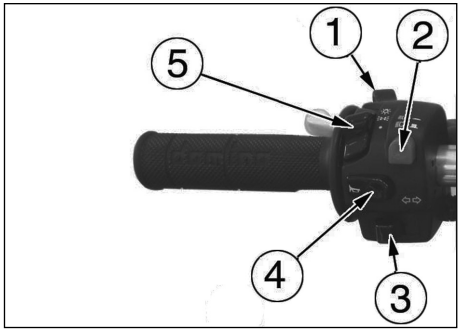
4) HORN = ( ) Hupe.

5) LIGHTS

= Anzündung Abblendlichter und Fernlichter

= Anzündung Parklichter

= Aus



COMANDO FRIZIONE

KUPPLUNGSSTEUERUNG

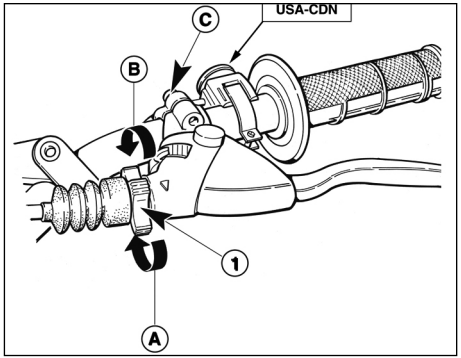
Der Kupplungshebel befindet sich auf der linken Seite des Lenkers und ist mit einer Schutzvorrichtung ausgestattet. Der Hebelhalter ist mit einer Einstellschraube (1) ausgestattet, um das Spiel der Kupplungsleitung einzustellen (siehe Seite 22). Der Hebel kann eingestellt werden, um sich Ihrer Fahrstellung anzupassen.

MAN BEACHTE

Nicht vergessen, die Schrauben (C) nach der Einstellung anzuziehen.

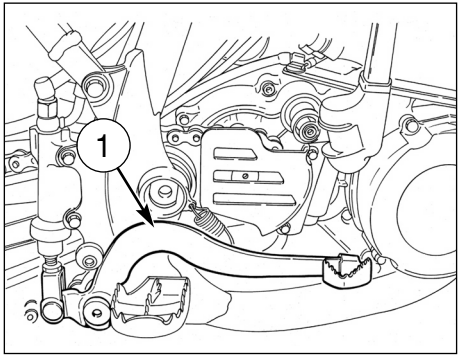
A: das Spiel zu verringern

B: das Spiel zu erhoehen



PEDAL ZUR STEUERUNG DER BREMSE

Das Pedal (1) zur Steuerung der hinteren Bremse befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads. Bei der Bremsung laesst ein Stoppschalter die Ruecklichtlampe aufleuchten.

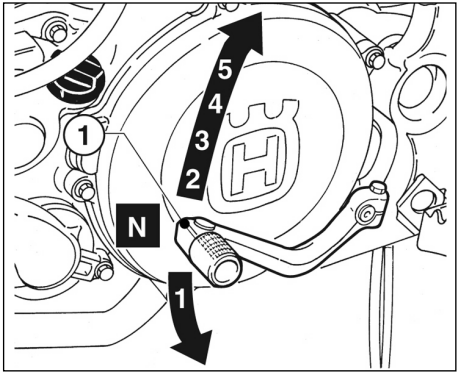


WECHSELGETRIEBESTEUERUNG

Der Hebel (1) befindet sich auf der linken Seite des Motors. Nach jeder Schaltung soll der Fahrer den Hebel, der von selbst in seine Zentralstellung zurückkehrt, loslassen; danach legt man einen anderen Gang ein. Die Leerlaufstellung (N) ist zwischen dem ersten und dem zweiten Gang. Man schaltet den ersten Gang ein, indem man den Hebel nach unten drückt; für alle anderen Gänge ihn nach oben drücken. Die Stellung des Hebels auf der Welle kann verändert werden. Um diesen Arbeitsgang durchzuführen, muss man die Schraube lockern, den Hebel abnehmen und ihn in einer neuen Stellung auf der Weille anbringen.
Nach der Operation die Schraube anziehen.

WARNHINWEIS* : Nicht die Gänge herausnehmen, ohne vorher die Kupplung ausgekuppelt und das Gas geschlossen zu haben. Der Motor könnte "auf Touren" gebracht werden und Schäden erleiden.

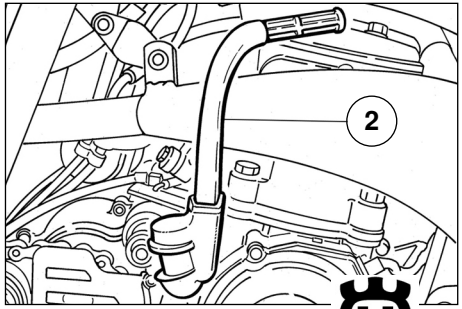
N: Leerlauf



ACHTUNG* : Nicht durch Herunterschalten der Gänge verlangsamen bei einer Geschwindigkeit, die den Motor "auf Touren" bringen könnte oder die Hinterradhaftung verlieren läßt, falls sofort die untere Geschwindigkeit gewählt wird.

ANLASSPEDAL

Das Pedal (2) befindet sich auf der recht Seite des Motorrads.



DE

DASS MOTORRAD

VORKONTROLLEN
ACHTUNG!
Prüfen Sie aufmerksam diese Liste vor dem Fahren, um Unfälle oder Defekte zu vermeiden.

1. Kontrollieren Sie alle Flüssigkeiten
   A. Pegel Antrieb.
   B. Treibstoffpegel.
   C. Kühlflüssigkeitspegel.

Sich vergewissern, dass alle Stöpsel korrekt angebracht worden sind.

ACHTUNG* : Nicht den Kühlerstopfen bei warmem Motor abnehmen !

2. Alle Steuerungen kontrollieren
A. Griff für das Gas.
B. Kupplungshebel.
Vergewissern Sie sich, dass die flexiblen Übersetzungen nicht beschädigt worden sind und dass sie frei beweglich sind.

3. Die Bremsen kontrollieren
Sich vergewissern, dass keine Ölverluste bestehen und dass die Leitungen nicht abgenutzt sind.
Die Funktion kontrollieren.

4. Die Aufhängungen kontrollieren
Die Gabel und die hintere Aufhängung zusammendrücken.
Kontrollieren, ob keine Ölverluste bestehen und sich der korrekten Funktion vergewissern.

5. Die Räder kontrollieren
Die Speichen kontrollieren und kontrollieren, ob die Lager keine Abnutzungen aufweisen.
Die Felgen- und die Gummireifen kontrollieren.
Den Druck der Gummireifen kontrollieren.

6. Die Kettenspannrollen, das Ritzel und den Kranz kontrollieren
Die Abnutzung der Rollen, des Ritzels und des Kranzes kontrollieren. Sich vergewissern, dass die Kette korrekt eingestellt und geschmiert ist.

7. Den Luftfilter und das Ansaugesystem kontrollieren.
Sich vergewissern, dass der Filter sauber ist.
Die Anschlusstücke aus Gummi und die Schlauchbinder kontrollieren.

8. Das Auspuffsystem kontrollieren
Die Montagen kontrollieren und eventuelle schadhafte Stellen feststellen.
Die Schalldämpfer kontrollieren.

9. Die Verschraubungsmomente kontrollieren
A. Kerze (Siehe Seite 23).
B. Muttern des Zylinderkopfs.
C. Allgemeine Überprüfung der Verschraubungen.

10. Den Lenker kontrollieren
Das Spiel der Lenkerlager kontrollieren.

11. Die elektrische Anlage überprüfen
Den Motor anlassen und überprüfen, daß die Scheinwerfer, das Stoplicht und die Richtungsanzeiger, die Instrumentenbrett-Kontrolleuchten und die Hupe einwandfrei funktionieren.

ACHTUNG* : Die Nichtbeachtung dieser täglichen Überprüfungen vor der Fahrt kann ernsthafte Schäden am Fahrzeug und schwere Unfälle verursachen.

EINFAHREN

Zur Erhaltung eines richtigen Einlaufs zwischen den beweglichen Motorteilen, welcher eine optimale Benutzung des Motorrads gestattet, ist es erforderlich, eine Einfahrzeit von einigen Stunden entsprechend der unten angegebenen Weise durchzuführen.
1. Den Motor anlassen und ih, BEI STILLSTAND so niedrig wie möglich laufen lassen, indem man das Gas periodisch zuführt oder sperrt, bis er sich komplett erwärmt hat. Innerhalb von 3-4 Minuten wird die Temperatur des Kühlmittels ~ 60° C/140° F. erreicht haben.
2. Den Motor ausschalten und ihn sich auf natürliche Art bis zu Raumtemperatur abkühlen lassen: das wird die korrekte Lagerung des Kolbens im Zylinder ermöglichen.
3. Die Zyklen 1 und 2 immer BEI STILLSTAND wiederholen.
4.Den Motor auf die normale Betriebstemperatur bringen. Das Motorrad bei mässiger Geschwindigkeit etwa 10 Minuten fahren. Die vorher beschriebene Kühlungsprozedur wiederholen. ABRUPTE BESCHLEUNIGUNGEN VERMEIDEN.
5. Den Motor auf Betriebstemperatur bringen. Das Motorrad etwa 15 Minuten fahren, indem man stufenweise zu höheren Geschwindigkeiten übergeht. Immer abrupte Beschleunigungen vermeiden.
6.Den Kühlungszyklus wiederholen.
7. Auch nach dem Abschluss des Einfahrens die komplette öffnung des Gases vermeiden bis der Motor die Betriebstemperatur erreicht hat. Die korrekte Einhaltung dieser Einfahrprozedur wird die Dauer und die Leistungen des Motors merklich erhöhen.

KONTROLLEN WÄHREND DES EINFAHRENS

Folgende Nachprüfungen müssen während des Einfahrens durchgeführt werden:

- KONTROLLE SPANNUNG RADSPEICHEN (siehe Seite 50);
- KONTROLLE RADVERSCHRAUBUNG
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG DER GROSSEN GABEL
- KONTROLLE KETTENEINSTELLUNG (siehe Seite 34);
- KONTROLLE SPIEL LENKERLAGER (siehe Seite 25);
- KONTROLLE LENKERVERSCHRAUBUNG
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG MOTOR AM RAHMEN
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG ANSAUGEVERBINDUNGSSTÜCK
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG MUTTERN KOPF UND ZYLINDER

Bemerkung*: Nach Ablauf der Einfahrzeit eine neue Zündkerze einsetzen und das Getriebeöl wechseln.

MOTORANLASSEN

Um korrekt den Kaltstart des Motors vorzunehmen, gehen Sie folgenderweise vor:
- das Getriebe auf Neutral schalten;
- Krafstoffhahn (1) auf ON drehen;
- der Kugelgriff (3) auf dem Vergaser anheben.

Mit dem Drehgasgriff völlig zu, auf den Tretanlasser (4) einwirken. Sobald der Motor im Leerlauf drehen kann, ist der der Kugelgriff wieder in Ausgangstellung zu drehen. Ist der Motor beim Anlassen noch betriebswarm, dann ist der Starterhebel nicht zu betätigen.

Der Motor kann auch bei eingeschaltetem Gang angelassen werden, aber dabei soll die Kupplung ausgerückt sein.

Sollte der Vergaser überschwemmt sein, sind Kraftstoffhahn und Starter zu schliessen und auf den Kickstarter einzuwirken, bis der Motor in Betrieb gesetzt wird. Wenn notwendig, Kerze herausnehmen und sie reinigen.

ES BEMERKT WICHTIG:

Starter zu kaltem des Motors in Anwesenheit von niedrigen Umwelt Temperaturen Sie empfiehlt, zu das geringst eine kurze Erwärmung vorzunehmen bis, es wird eine normale Antwort des Motors zum Gashebel geben, nachdem wird es die Vorrichtung des Starters abgeschaltet haben. Dieses wird dem flüssigen Kühlmittel erlauben die richtige Temperatur zu erreichen und garantieren so das korrekte Funktionieren von allen Organen des Motors. Sie empfiehlt, nicht zu viel lange den Motor zu wärmen.

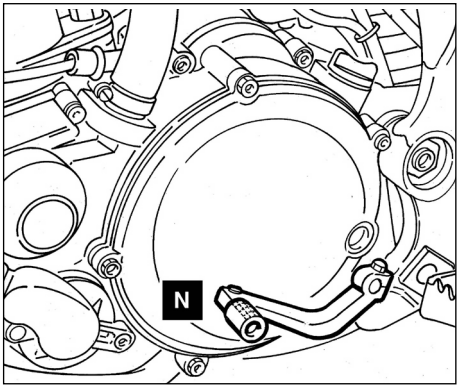
WICHTIG

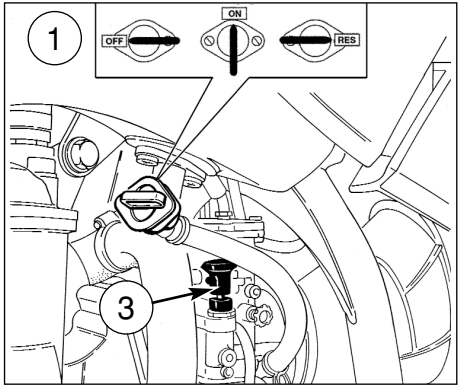
Bei Kaltstart Motor keinesfalls beschleunigen.

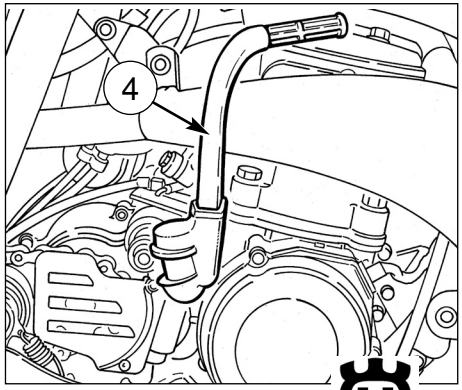
ACHTUNG * : Die Auspuffanlage enthält Kohlenoxydgas. Niemals den Motor in geschlossenen Räumen laufen lassen.

ACHTUNG* : In der Anlaufphase dieses Motorradtyps hoher Leistungen kann manchmal ein starker "Rückschlag" auftreten. Den Motor nicht anlassen, ohne vorher geeignete, besonders geschützte Fahrstiefel angezogen zu haben. Es besteht die Gefahr, sich ernsthaft am Bein zu verletzen, falls das Pedal "zurückschlägt" und der Fuß abrutscht.

DE





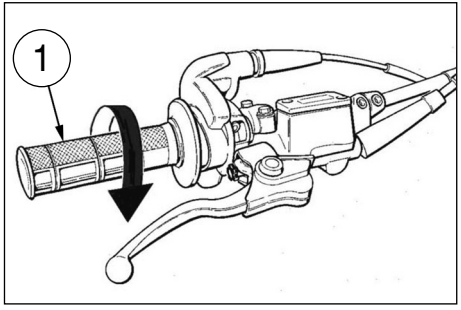


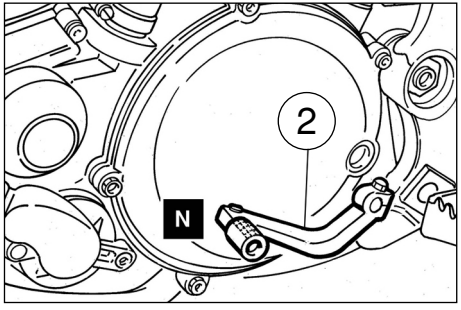
MOTORANHALT UND MOTORSTILLSTAND

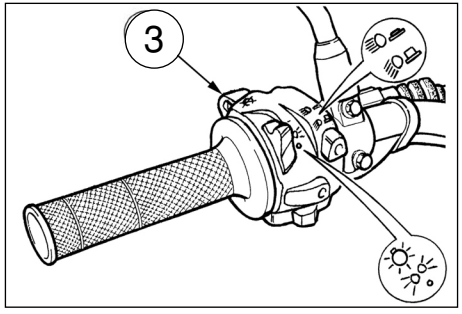
- Das Gazgriff (1) vollständig schließen , daß das Motorrad verlangsamt.
- Sowohl vorn als auch hinten beim Herunterschalten der Gänge bremsen (zur starken Verlangsamung, entschieden Hebel und Bremspedale betätigen).
- Nach dem Anhalten des Motorrads, die Kupplung vollständig auskuppeln und den Schalthebel (2) in Leerlaufstellung bringen.
- Druckknopf (3) drüchen.

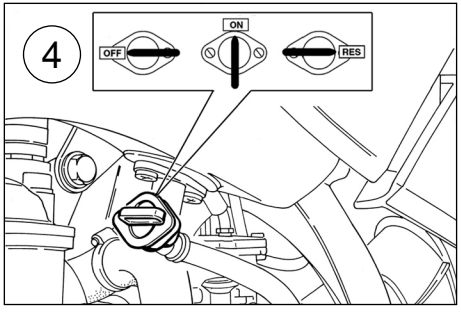
Den Treibstoffhane (4) schliessen.

Nach dem Anhalten muss das Fahrzeug auf dem Seitenständer abgestellt werden.









KONTROLLE OLPEGEL WECHSELGETRIEBE

Das Motorrad flach und in vertikaler Position aufstellen, die Kontrollschraube (C) entfernen und den Stand durch das Schraubenloch überprüfen.

Bemerkung*: Diese Arbeit nur Motor vernehmn.

A: Ablasstopfen
B: Einfullstopfen
C: Standkontrollschraube

ERSETZUNG ÖL WECHSELGETRIEBE

Um das Öl zu ersetzen wird man de Stöpsel (A) under der Wanne abschrauben und das Öl ganz ausfliessen; dann den Stöpsel mit Dichtung wieder anschrauben und neues Öl durch den Nachfüllpropfen giessen. Oel in der vorgesehenen Menge und der empfohlenen Marke verwenden (siehe Seite 8).

Bemerkung:
Diese Arbeit nur bei warmem Motor vernehmen.

A: Ablasstopfen

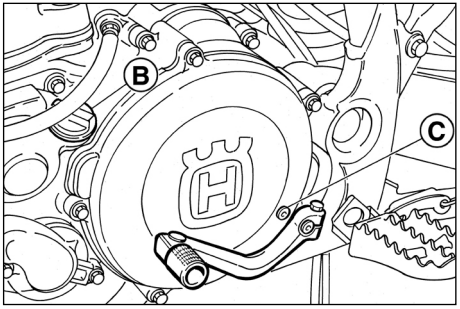
KONTROLLE PEGEL KÜHLFLÜSSIGKEIT

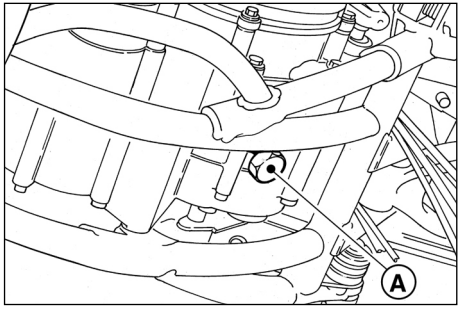
Den Stand (1) im rechten Kühler bei stillstehendem Motor und mit Motorrad in vertikaler Position überprüfen. Das Kühlmittel muß 10 sein mm auf die Elemente.

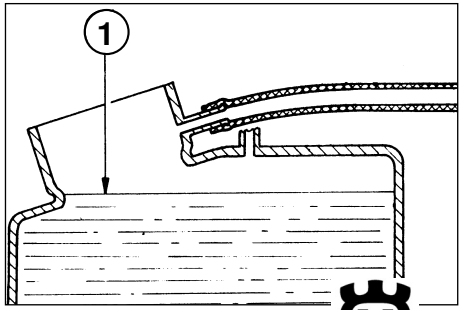
Der Kühlerstopfen hat zwei Auslösestellungen: die erste dient zum Vorablass des Druckes.

MAN BEACHTE
Den Stöpsel des Kühlers nicht bei warmem Motor entfernen. Man läuft Gefahr, dass die Flüssigkeit ausfliesst und Verbrennungen verursacht.

ANMERKUNG
Bei der Entfernung der Flüssigkeit von lackierten Oberflächen könnten Schwierigkeiten entstehen. Wenn das so ist, mit Wasser abwaschen.





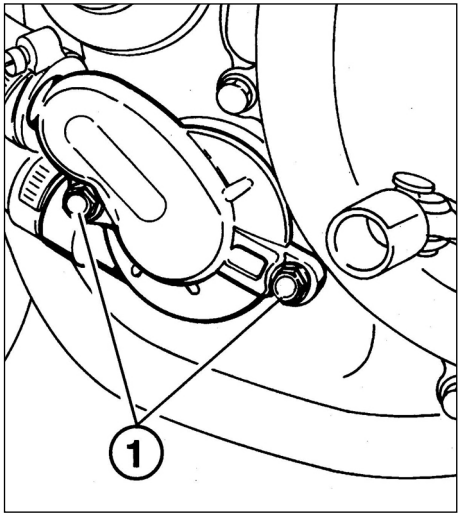


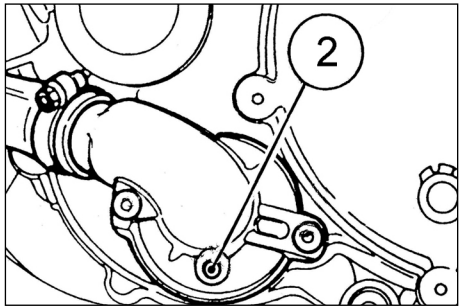
AUSTAUSCH KÜHLFTÜSSIGKEIT

Das Auswechseln bei kaltem Motor ausgeführt werden:
- den Stopfen des rechten Küler netfernen;
- die Ablaßschraube (2) auf dem Pumpendeckel oder die Pumpendeckel Lösen der beiden Befestigungschrauben (1) entfernen;
- das Motorrad linksseitig neigen, um das Flüssigkeitsauslass zu erleichtern;
- die ganze Flüssigkeit ablassen;
- die Ablaßschraube wieder oder Pumpendeckel montieren;
- den Kühler mit der angegebenen Flüssigkeitsmenge einfüllen (Seite 8);
- die korrekte Flüssigkeitsmenge in den Kühler giessen und Motor anlasse, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwaige Luftblasen beseitigt werden;
- das Motorrad senkrecht positioneren und überprüfen, dass der Stand das Kühlmittels soll ca. 10 mm über den Kühlerblock liegen (anderfalls, mit der Nachfüllung vorgehen);
- den Stopfen des rechten Küler schrauben.

ACHTUNG * : Kühlmittel auf den Reifen läßt diese rutschen mit erheblichen Unfall- oder Verletzungsgefahren.

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe „Karte der periodischen Wartung"): um Wasserleck und Motorfressen zu vermeiden. Falls Rissigkeiten, Verhärtung, Schwellung wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln. Die Korrekte Befestigung der Schellen kontrollieren.





EINSTELLUNG DES GASSEILZUGS

Die Einstellung des Gaskabels kann mit dem Register auf der Schaltung selbst oder mit dem Register auf dem Vergaserdeckel durchgeführt werden. Zu Kontrolle der korrekten Einstellung des Gasseilzugs gehe man wie folgt vor:

- die Gummikappe entfernen;
- beim Verschieben des Drehgriffmantels nach vorne und nach hinten, sollte ein Spiel von etwa 1 mm feststellbar sein;
- falls das Spiel hoeher sein sollte, die Gegennutmutter (1) loesen und den Regler (2) aufschrauben; im umgekehrten Sinne verfahren, falls das Spiel weniger als 1 mm betraegt;
- falls die Laenge des Reglers (2) fuer eine fachgerechte Einstellung nicht ausreicht, auf den Regler wirken, der sich auf dem Vergaser befindet. Bei diesem Regler sollte ebenfalls ein Spiel von etwa 1 mm feststellbar sein; falls nicht, den Regler auf-oder festschrauben um das Spiel zu verringern das Register (4) zur Verringerung oder Erhöhung des Spiels nach vorheriger Lockerung der Gegenmutter (3) auf- oder zuschrauben.

ACHTUNG * : Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.

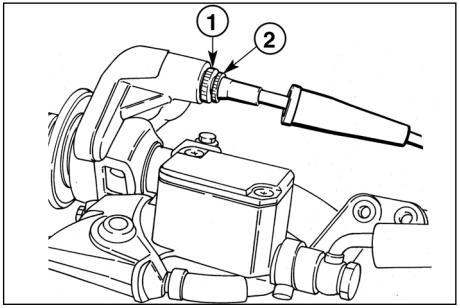
EINSTELLUNG DREHZAHLMINIMUM

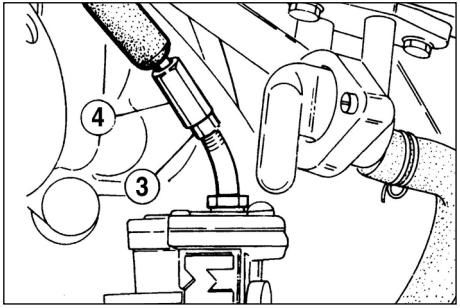
Die Einstellung des Drehzahlminimums darf nur bei warmem Motor und mit dem Gasanlasser in geschlossener Stellung erfolgen, indem man folgendermassen vorgeht:

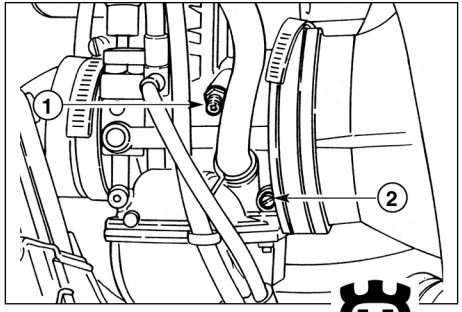
- die Schraube zur Einstellung (1) des Drehzahlminimums drehen bis man einen ziemlich hohen Lauf des Motors erreicht (in Uhrzeigersinn drehen, um den Lauf zu erhöhen, entgegen Uhrzeigersinn, um ihn herabzusetzen);
- die Einstellschraube für den Feingehalt der Mischung (2) in Uhrzeigersinn oder entgegen Uhrzeigersinn drehen, bis der Motor so regelmässig wie möglich läuft;
- die Schraube (1) progressiv losschrauben bis man das geeignetste Drehzahlminimum erreicht.

ACHTUNG * : Das Fahrzeug mit beschädigtem Gasschaltungskabel zu benutzen beeinträchtigt die Fahrsicherheit bemerkenswert.

DE





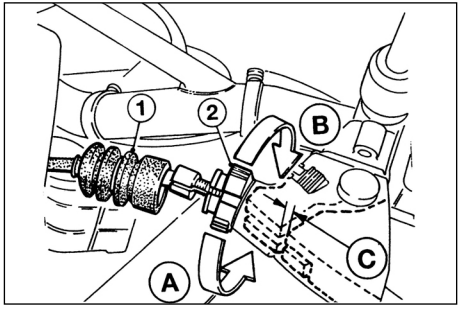


KUPPLUNGSEINSTELLUNG

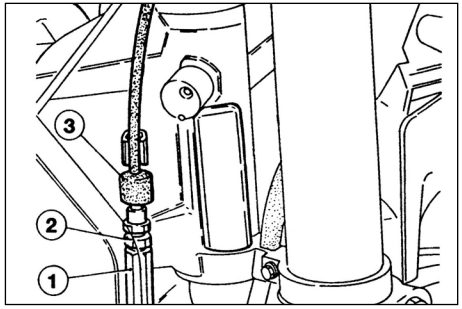
Für die Kupplung ist nur die Einstellung der Kabelspannung mittels Einstelleinheit auf dem Lenker notwendig. Im allgemeinen braucht man nur das von der Dehnung der biegsamen Welle verursachte Spiel mit der Einstelleinheit auf dem Lenker regulieren. Der Steuerhebel soll immer einen Leerhub C (ca. 3 mm) vor Beginn der Auskupplung haben. Zur Einstellung des Spiels, auf Einstellschraube (2) einwirken, nachdem die Gummikappe (1) herausgenommen worden ist; dreht man die Einstellschraube in den durch Pfeile A gezeigten Sinn, wird das Spiel C geringer; dreht man die Einstellschraube in den durch Pfeile B gezeigten Sinn, wird das Spiel grösser.

Die Spannvorrichtung (1) auf der rechten Seite des Rahmens bietet eine weitere. Einstellungsmöglichkeit an. Falls die Kupplung auch nach der Einstellung rutscht oder mitnimmt, selbst wenn sie ausgerückt worden ist, ist es notwendig, sie zu demontieren, um die zweckmässigen Überprüfungen durchzuführen. Für diese Kontrolle wenden Sie sich an Ihren Vertragshändler.

1. Gummikappe
2. Einstellschraube



1. Einstellschraube
2. Gegenmutter
3. Gummikappe



CONTROLLO CANDELA

Folgende Kerze (2) kommt zum NGK BR8EG; der Elektrodenabstand beträgt 0,6÷0,7 mm.
Eine grössere Entfernung kann Anlasschwierigkeiten und Überbelastung der Spule verursachen.
Eine geringere kann Beschleunigungsprobleme, Probleme des Funktionierens bei Niedrigstand und Probleme der Leistungen bei niedrigen Geschwindigkeiten werursachen nach Entfernen der Kappe (1).
Den Kerzenboden reinigen bevor diese abgenommen wird.

Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach der Entnahme zu überprüfen, da die Ablagerungen und die Färbung der Isolierung Rückschlüsse.

Exakter Wärmewert:
Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken, und die Farbe ist hellbraun oder grau.
Hoher Wärmewert:
Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken und von dunklen Verkrustungen bedeckt.
Niedriger Wärmewert:
Die Kerze hat sich überhitzt, un die Spitze des Isolierstoffes ist glasig und hat eine weisse oder graue Farbe.

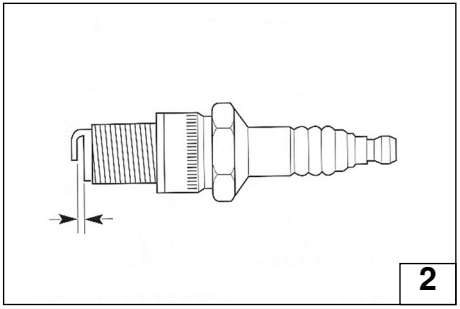
WARNHINWEIS*: Der eventuelle Austausch der Zündkerze mit einer "heißeren" oder "kälteren" ist mit äußerster Sorgfalt durchzuführen. Eine Zündkerze mit zu hohem Wärmegrad kann Frühzündungen verursachen mit möglichen Motorschäden. Eine Zündkerze mit zu niedrigem Wärmegrad kann die Kohlenablagerungen erheblich erhöhen.

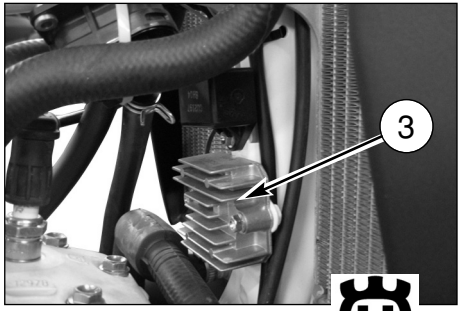
Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metalbürste reinigen.
Das Kerzengewinde mit Graphitfett schmieren und die Kerze ganz einschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (23,5÷25,5 Nm) anschrauben.
Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

DE

SPANNUNGSREGLER

Die Spannungsregler (1) befestigt ist in den Rahmen, zwischen dem Kühler.

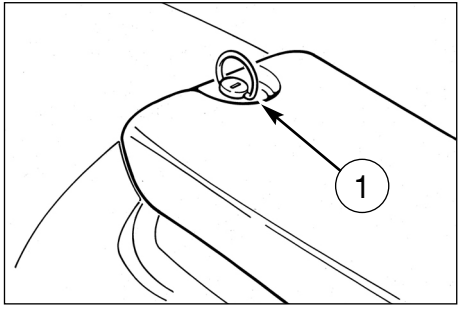


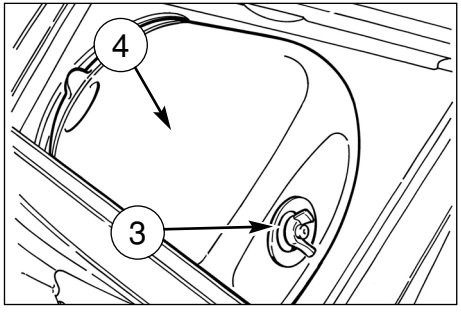


KONTROLLE LUFTFILTER

Den hinteren Zapfen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, den Sattel von der vorderen Befestigungsschraube befreien.

Schraube (3) entfernen. Vollstaendiges Luftfilter (4) abnehmen. Filter (5) vom Rahmen (6) trennen.

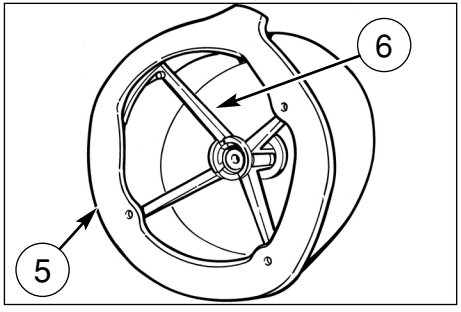




REINIGUNG LUFTFILTER

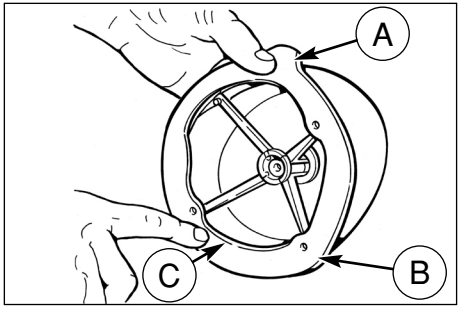
Den Filter mit einem spezifischen Reinigungsmittel waschen (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER oder ein ähnliches Produkt) und es sorgfaeltig reinigen (den Filter mit Benzin waschen nur bei Notwendigkeit).
Den Filter in Spezial-Filteroel (CASTROL FOAM AIR FILTER OIL oder ein ähnliches Produkt) eintauchen lassen, danach sorgfaeltig ausringen, um das uebersohuessige Oel ausfliessen zu lassen.

ACHTUNG*: Zur Reinigung des Filterelementes kein Bezin oder Lösemittel mit geringem Entzündbarkeitspunkt benutzen ; es könnten Brände oder Explosionen auftreten.
ACHTUNG*: Das Filterelement in einem gut belüftetem Bereich reinigen und sich nicht mit Funken oder Flammen dem Arbeitsgebiet nähern.



ZUSAMMENBAUEN

Zur Erreichung eines guten Halts auf der Seite des Gehäuses Fett (C) auf den Rand des Filters auftragen. Beim Wiederzusammensetzen des Filters in sein Lager sich vergewissern, dass der Endteil (A) nach oben gerichtet ist und die Kante (B) auf der unteren linken Seite des Filtergehäuses ist.
Die vorher abgenommenen Teile wieder anbringen (für die Batterie zuerst den Plus-Pol anschliessen).
ACHTUNG*: Im Falle der falschen Filtermontage könnte Schmutz und Staub eindringen und den schnellen Verschleiß der Kolbenringe und des Zylinders verursachen.



SPIELEINSTELLUNG DER LENKLAGER

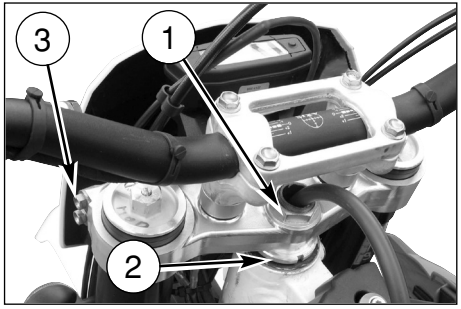
Aus Sicherheitsgründen muss der Lenker immer so eingestellt sein, dass die Lenkstange sich ohne Spiel frei dreht. Zur Kontrolle der Lenkeinstellung einen Stützbock bzw. einen Support so unter dem Motor positionieren, dass das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Gegenüber dem Motorrad stehend, die unteren Ende der Schafthalterungen der Gabel greifen und sie in Richtung ihrer Achse bewegen.

Setzen Sie sich nun vor dem Motorrad auf die Erde, fassen Sie die unteren Gabelenden auf der Höhe des Radzapfens an und verschieben Sie diese senkrecht zu deren Achse; weist das Lager ein gewisses Spiel auf, so ist die nachfolgend beschriebene Einstellung vorzunehmen:

- Die Schraube (1) des Lenkrohrs lösen.
- Die vier Schrauben (3) zur Befestigung des Lenkkopfes an den der Gabelholmen lösen
- Die Nutmutter (2) des Lenkrohrs im Uhrzeigersinn drehen des Lenkrohrs mit dem entsprechenden Spezialschlüssel drehen, bis das Spiel korrekt eingestellt ist

Die Mutter (1) des Lenkrohrs mit einem Anzugsmoment von 8÷9 Kgm.(78,4÷88,3 Nm) sichern.
Die vier Schrauben (3) am Lenkkopf mit 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

BENMERKUNG* : Aus Sicherheitsgründen das Motorrad nicht mit beschädigten Lenklagern fahren.



STEUERHEBELEINSTELLUNG UND STANDKONTROLE DER BREMSFLÜSSIGKEITN FÜR DIE VORDERRADBREMSE

Den Einstellungsschraube (2), fand auf dem Kontrollhebel, erlaubt das Einstellen vom freien Spiel (a). Freies Spiel (a) muß wenigstens 3 sein mm.
Der Flussigkeitsstand des Pumpbehaelters daf sich nie unterhalb des Tiefstwertes, des auf dem Pumpgehause herausgearbeiteten Sichtfensters befinden (1).

Durch ein eventuelles Absinken des Fluessigkeitsstandes kann Luft in die Vorrichtung eintreten, was eine Verlaengerung des Hebelhubes zur Folge hat.

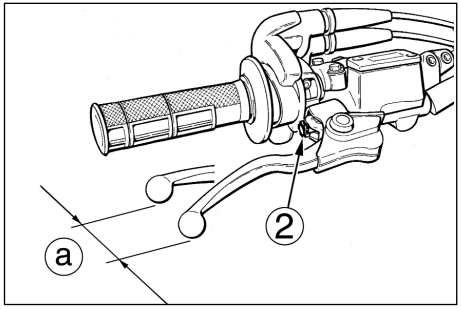
ACHTUNG * : Falls sich der Bremshebel als zu "weich" ergeben sollte, ist Luft in der Leitung oder ein Fehler der Anlage vorhanden. Die Bremsanlage ist sofort bei dem Husqvarna-Händler überprüfen zu lassen, da es gefährlich ist, das Motorrad in diesem Zustand zu fahren.

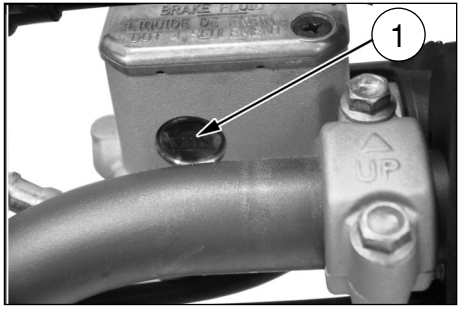
WARNHINWEIS * : Keine Bremsflüßigkeit auf gelackte Flächen oder transparente Teile (z.B. Scheinwerferlinsen) gießen.

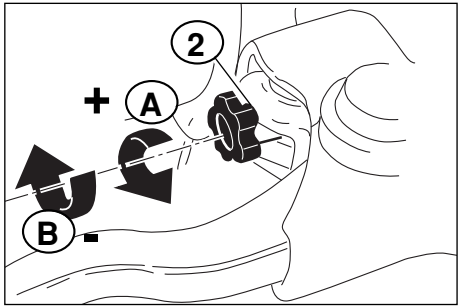
WARNHINWEIS * : Nicht zwei verschiedene Flüßigkeitstypen vermischen. Wird gewählt, eine andere Flüßigkeitsmarke zu verwenden, ist die vorhandene vollständig zu entfernen.

ACHTUNG * : Die Bremsflüßigkeit kann Reizungen verursachen. Die Berührung mit der Haut und den Augen vermeiden. Im Falle der Berührung die betreffenden Hautflächen reinigen, falls die Augen betroffen sind, einen Arzt zu Rate ziehen.

A: das Spiel zu erhoehen
B: das Spiel zu verringern







EINREGULIERUNG DER STELLUNG DES HINTEREN BREMSPEDALS

Die Stellung des hinteren Bremspedals in Bezug auf den Fussrastehalter kann gemäss den persönlichen Anforderungen wie folgt eingestellt werden:
- Die Schraube losdrehen (1);
- Den Nocken (2) drehen, um den Fusshebel zu senken bzw. zu heben;
- nach der Einstellung, die schraube (1) wieder spannen.

Nach dieser Einstellung, muss auch der Leerhub des Pedals eingestellt werden, wie folgt vorgehen.

LEERHUBEINSTELLUNG DER HINTEREN BREMSE

Das Pedal der hinteren Bremse muss einer Leerhub (B) von 5 mm. vor dem Anfang der bremsenden Wirkung haben.

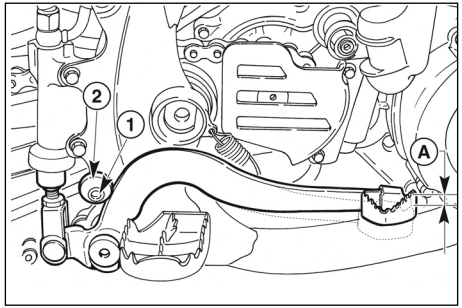
Wenn nicht, mit der Einstellung auf diese Weise vorgehen:
- die Mutter (3) lösen;
- den Pumpensteuerungsstab (4) bewegen, um den Leerhub grösser oder kleiner zu machen;
- nach Ausführung der Operation, die Mutter (3) wieder spannen.

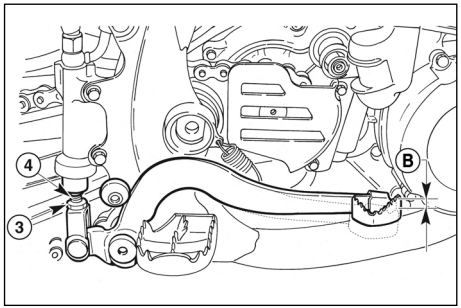
ACHTUNG
Fehlt der vorgeschriebene Leerhub, dann werden die Bremsbelaege schnell verschleissen, mit der Folge, dass DIE BREMSE

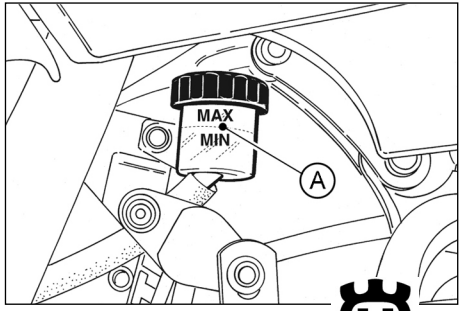
KONTROLLE FLÜSSIGKEITSSTAND

Der Stand (A) soll zwischen den Markierungen des Pumpenbehälter liegen.

DE







EINSTELLUNG DER AUFHAENGUNG IM HINBLICK AUF BESONDERE GEGEBENHEITEN DER RENNSTRECKE

Die folgenden Angaben bilden eine weisende Führung zur Einstellung der Federungen entsprechend der Geländeart zur Motorradanwendung. Vor der Durchführung jeglicher Änderung und auch danach, falls die neue Einstellung unzufriedenstellend sein sollte, ist es erforderlich, immer von der Standard-Eichung auszugehen und die Einstellungsauslösungen eine nach der anderen zu erhöhen oder zu verringern.

HARTES GELÄNDE
Gabel : Weichere Einstellung in Kompression
Stoßdämpfer : Weichere Einstellung in Kompression.
Im Falle von Schnellstrecken, weichere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung für beide Federungen ; diese letzte Änderung begünstigt die Bodenhaftung der Räder.

SANDIGES GELÄNDE
Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren mit gleichzeitig weicherer Einstellung der Kompression und härterer Einstellung der Ausfederung.
Stoßdämpfer : Härtere Einstellung in Kompression und hauptsächlich in Ausfederung ; außerdem die Federvorladung zum Senken des hinteren Motorradteils betätigen.

SCHLAMMIGES GELÄNDE
Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren.
Stoßdämpfer : Härtere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren ; außerdem die Federvorladung zum Heben des hinteren Motorradteils betätigen.
Der Austausch der Federn auf beiden Federungen ist zum Ausgleich der Gewichtserhöhung des Motorrads wegen des angesammelten Schlamms empfehlenswert.

ANMERKUNG :
Sollte die Gabel zu weich oder zu hart in jeden Einstellungsbedingungen sein, ist der Ölstand des Schaftes zu überprüfen, da er zu hoch oder zu niedrig sein könnte ; daran denken, daß eine größere Ölmenge in der Gabel zu einem häufigeren Luftablaß führt. Falls die Federungen nicht auf die Eichungs-Änderungen ansprechen, sind die Registergruppen zu überprüfen, da sie blockiert sein könnten.

Die Standard-Eichungen und die Einstellverfahren sind auf den folgenden Seiten angegeben.

INSTELLUNG GABEL

a) EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)
Standardjustierung: -10 Klicks

Will man die Standardjustierung wiederherstellen, und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

b) AUSFEDERUNG (OBERES STELLGLIED)
Standardjustierung: -10 Klicks

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

c) LUFTABLASS
Das Ventil (D) öffnen, das Motorrad auf einen mittigen Bock stellen und die Gabel vollständig ausstrecken (nach jedem Rennen oder monatlich). Das Ventil nach ausgeführtem Vorgang schliessen.

HINWEIS Stellschraube nicht jenseits der maximalen Öffnug bzw. Schliessung drehen..

OELSTAND GABEL

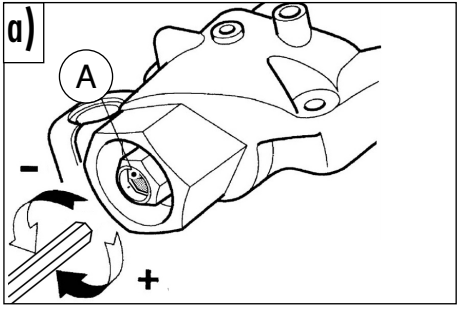
Für ein korrektes Funktionieren der Gabel ist es notwendig, dass die vorgeschriebene Ölmenge in beiden Beinen vorhanden ist.
Zur Kontrolle des Ölstands im Innern der Schäfte ist es erforderlich, diese aus der Gabel zu entfernen und in der folgenden Weise zu verfahren:
- die Kappen der Kraftstäbe entfernen;
- die Feder aus den Gabelstangen herausnehmen und Öl daraus abtropfen lassen;
- Gabel bis zum Hubende bringen;
- der Ölstand soll im Abstand von 140mm entsprechend von der oberen Grenze des Krafstabes liegen.

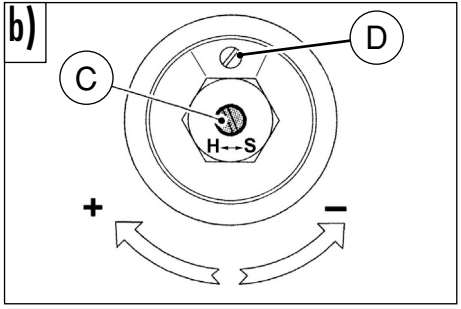
ÖLMENGE IN JEDEM SCHAFT
643 cm^3

ANMERKUNG
Federungsindex serienmässigen Feder
K=8,4 N/mm

ANMERKUNG
Um die Vorspannung nicht zu ändern, Feder und Distanzstücke immer zusammen ersetzen.

DE



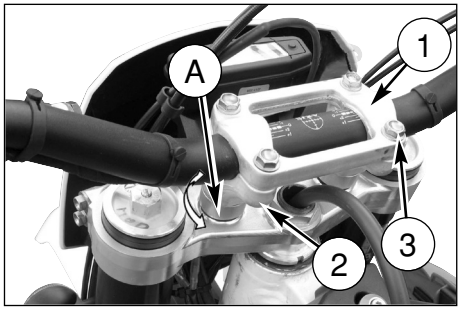


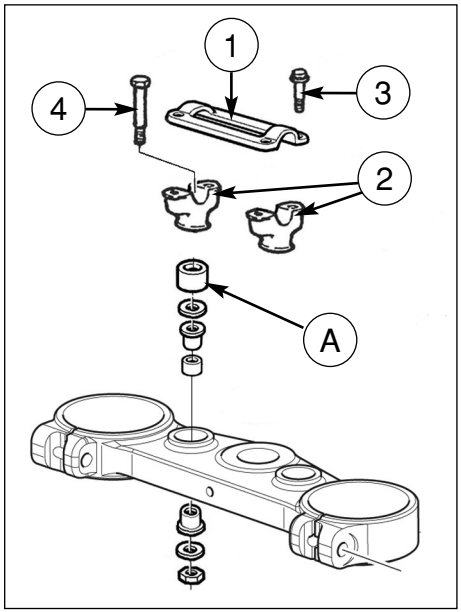
LENKER POSITION UND HÖHE HÄNDERN

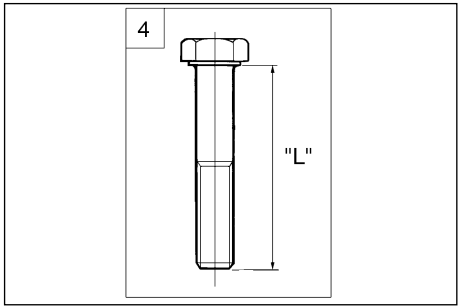
Die Position und die Höhe des Lenkers kann geändert erden, um sich besser Eur Erfordernissen von Führung des Motorrades anzupassen.
Um diese Operation vorzunehmen, ist er notwendig die Schrauben (3) die höhere Klemme (1) die Schrauben (4) und die untere Klemme (2) auszusteigen.

a) Lenker position händern
Verlaufen dann zu im Kreise von 180° die untere Klemme (2) schwingen um übrigzulassen oder zurückziehen (10mm - 0.04in.) die Position des Lenkers in Beziehung zu jener Initiale.

b) Lenker höhe händern
Entfernen das unteren Distanzstück (A) und ersetzen die Schraube (4) mit einem von Länge L=65 mm
Die Remontage zu 2,75-3,05 kgm die Schrauben (3) verschließend, ausführen (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) und die Schrauben (4) zu 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).





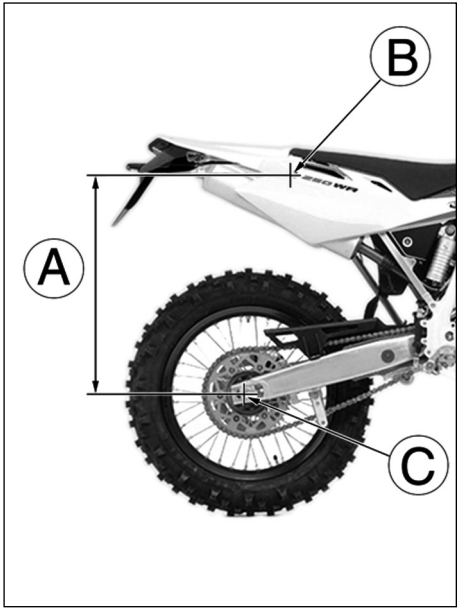


EINSTELLUNG STOSSDAEMPFER

Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.
Zur Durchfuehrung der Operation, wie folgt vorgehen:

1. Mit dem Motorrad auf dem Bock die Entfernung (A) messen.
2. Setzen Sie sich mit der gesamten Ausruestung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad.
3. Mit Hilfe einer zweiten Person die neue Entfernung (A) ermitteln.

B: Paneel-Befestigungsschrauben-Achse
C: Hintere Radzapfen-Achse



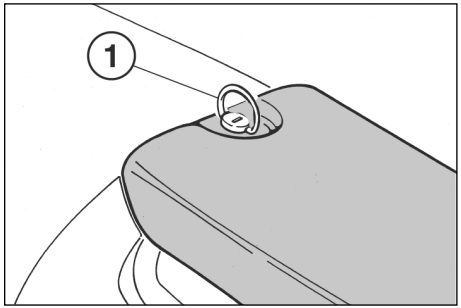
4. Der Unterschied zwischen beiden Messungen entspricht der "SENKUNG" des hinteren Teils des Motorrads.
   Bei kaltem Stossdaempfer empfiehlt sich eine Senkung von 100 mm und mit warmen Stossdaempfer von 95 mm.
5. Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von ihrem Gewicht zu erreichten, die Vorspannung der Stossdaempferfeder einstellen (Gehen sie wie folgt vor).

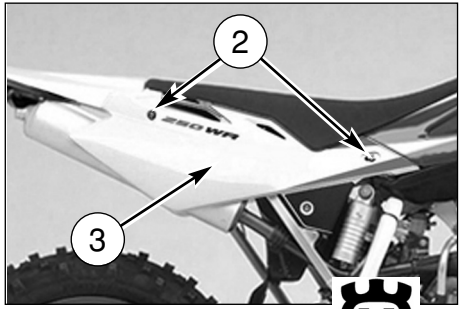
ACHTUNG * : Niemals den Stoßdämpfer ausbauen, da er Gas unter Druck enthält. Wegen größerer Eingriffe sich mit dem Husqvarna-Händler in Verbindung setzen.

EINSTELLUNG VORSPANNUNG STOSSDAEMPFERFEDER

Zur Durchfuehrung des Operation, wie folgt vorgehen:

1. Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen; die Schrauben (2) lösen und den Rechten Streifen (3) abnehmen.





2. Die Gegennutmutter (1) und die Einstellunutmutter (2) reinigen die Spingfeder (3).
3. Die Gegennutmutter mittels eines Hakenschluessels oder eines Aluminiumstempels lockern.
4. Die Einstellnutmutter bis in die gewuenschte Stellung drehen.
5. Nachdem die Einstellung in Abhaengigkeit von Ihrem Gewicht oder von dem Fahrstil durchgefuehrt worden ist, die Gegennutmutter fest blockieren (Drehmoment fuer beide Nutmuttern: 5 kgm).
6. Wieder zusammensetzen: den Rechten Streifen und den Sattel.

ACHTUNG * : Darauf achten, daß das warme Auspuffrohr beim Einstellen des Stoßdämpfers nicht berührt wird.

EINSTELLUNG HYDRAULIKBREMSE STOSSDAEMPFER

Der Stossdaempfer ist separat fuer die Kompressionsbewegung und die Dehnungsbewegung einstellbar.

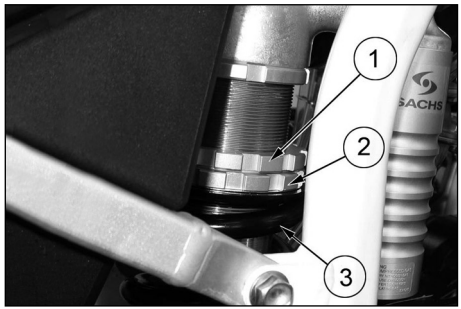
A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:
1) Niedrige Dampfungeschwindigkeit:
- 15 Klicks (± 2 Klicks)
(Eintellschraube 4)

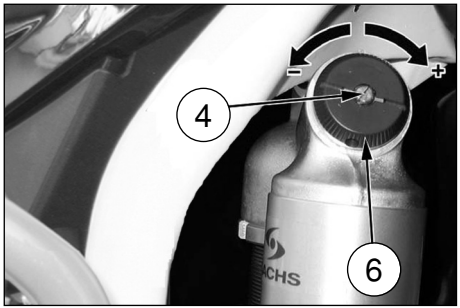
2) Hohe Dampfungeschwindigkeit:
- Vollig Geoften
(Eintellschraube 6)

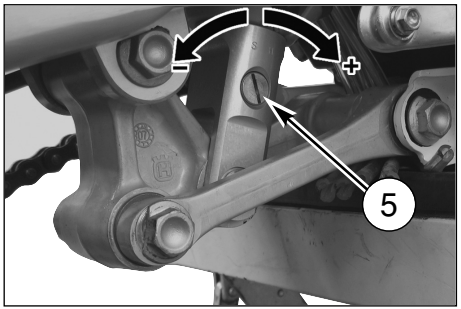
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraubes (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant.
Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraubes gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

B) AUSFEDERUNG -Standardjustierung:
- 15 Klicks (± 2 Klicks)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.







KETTENEINSTELLUNG (Bild A)

Die Kette muss in Übereinstimmung mit der "Wartungstabelle" kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden; das aus Sicherheitsgründen und zur Verhütung eines übermässigen Verschleisses. Wenn die Kette übermässig verschleisst oder sich als schlecht eingestellt erweist, das heisst, wenn sie locker ist oder übermässig straff, kann sie von dem Kranz abspringen oder zerreissen.

Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.

Schnelleinstellung (Bild B.)

Die Kette gegen die Endteile Gleitbacke schieben und prüfen, daß der Abstand "A" von der letzteren zwischen 0 und 2 mm liegt. Andernfalls, geht man wie folgt vor:

- Die Mutter für die Befestigung des Radbolzens (1) auf der rechten Seite lockern;
- Die Gegenmutter (2) auf beiden Kettenspannern lockern und die Schrauben (3) einstellen, um den korrekten Spannwert zu erhalten;
- Die Gegenmutter festspannen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.

Bild B

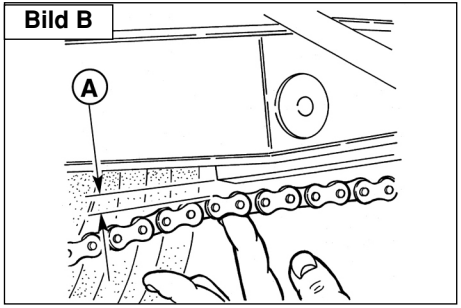
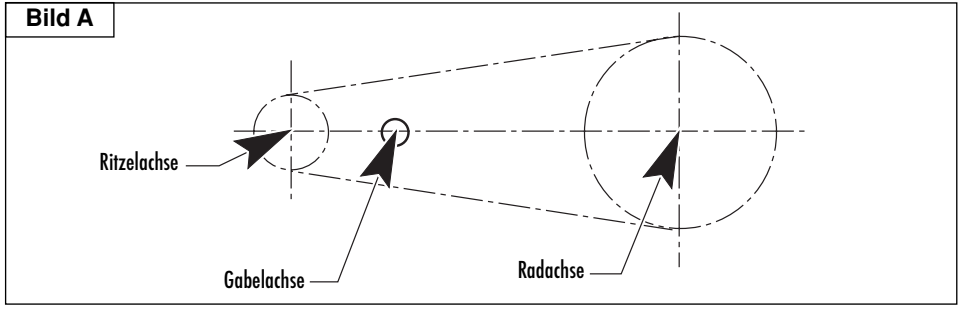
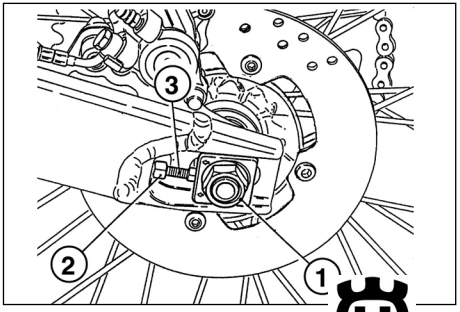


Bild A





KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ

Den Verschleiss wie folgt kontrollieren:
- die Kette mittels der Einstellschrauben komplett straffziehen;
- 20 Glieder der Kette kennzeichnen;
- den Abstand "A" zwischen dem Zentrum des 1 Zapfens und dem des 21 messen.

STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
317,5 mm	323 mm

Etwaige Schaeden oder etwaigen Verschleiss des Ritzels kontrollieren. Ist der Ritzel verschliessen, wie auf der Abbildung gezeigt, muss er ausgewechselt werden.
Nachdem das Rad abmontiert wurde, ist der Verschleiss der Zaehne des hinteren Kranzes zu ueberpruefen. In der Abbildung sind die Zaehne mit normalem und unzulaessigem Verschleiss abgebildet. Bei unzulaessigem Verschleiss des Zahnkranzes ist dieser ausqutauschen; dazu werden die sechs Befestigungsschrauben an der Radnabe abgeschraubt.

ACHTUNG * : Die Nichtfluchtung des Rades verursacht einen anormalen Verschleiß mit nachfolgenden unsicheren Fahrbedingungen.

Anmerkung * : Bei Vorhandensein von schlammigem und feuchtem Gelände verursachen die Rückstände, die sich auf Kranz, Ritzel und Kette lagern, eine weitere Spannung der Kette. Die Benutzung des Motorrads auf schlammigen Geländen erhöht den Verschleiß von Ritzel, Kette und hinterem Kranz erheblich.

KETTEN-SCHMIERUNG

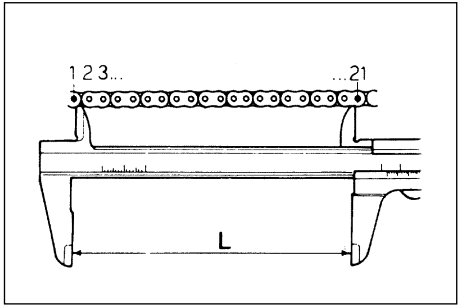
Die Kette unter Einhaltung der folgenden Anweisungen schmieren.

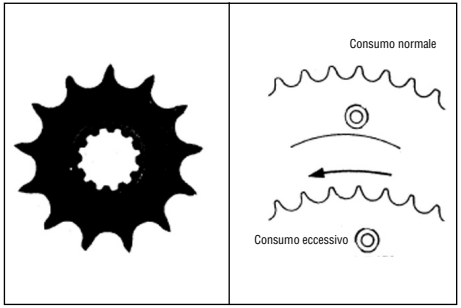
WARNHINWEIS * : Niemals Fett zum Kettenschmieren benutzen. Das Fett verursacht Ansammlung von Staub- und Schlamm, welche wie Scheuermittel wirken und einen schnellen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Kranzes verursachen.

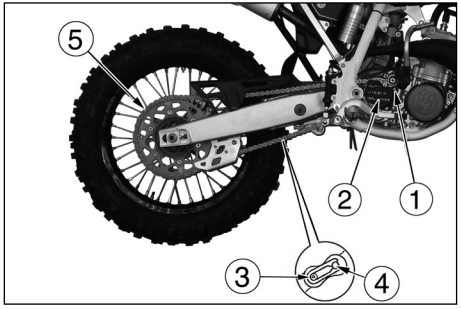
Ausbau und Reinigung

Wird die Kette besonders schmutzig, muß sie abgenommen und vor der Schmierung gereinigt werden. In der folgenden Weise vorgehen :

1- Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hintererrad vom Boden abgehoben ist.
Abnehmen: die Schrauben (1), der Schutz (2) vom Ritzel, das Clip (3), die Verbingdung (4) und das Treibkette (5) entfernen;
Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch.







2- Überprüfen, daß die Kette nicht abgenutzt oder beschädigt ist. Die Kette immer gemäß der Tabelle der periodischen Wartung austauschen oder falls die Rollen oder die Glieder beschädigt sind.
3- Überprüfen, daß der Ritzel oder der Kranz nicht beschädigt sind.
4- Die Kette, wie unten beschrieben, waschen und schmieren.

Waschen der Ketten ohne OR-Ringe (*)

Mit Petroleum oder Naphtha waschen ; wird Benzin oder insbesondere Trichloräthylen benutzt zur Vermeidung von Oxydationn abtrocknen und schmieren.

Waschen der Kette mit OR-Ringen (•)

Mit Petroleum, Naphtha oder Paraffinöl waschen, kein Benzin, Trichloräthylen oder Lösemittel benutzen, um die OR-Ringe nicht zu beschädigen. In Alternative spezifische Spray für Ketten mit OR-Ringen benutzen.

Schmierung der Kette ohne OR-Ringe (*)

Nach dem Trocknen die Kette, falls möglich, in ein spezifisches Molybdändisulfid -Schmiermittel oder in Motoröl hoher Viskosität, erwärmt zur Flüßigerhaltung des Öls, tauchen.

Schmierung der Kette mit OR-Ringen (•)

Mit einem Pinsel sowohl die Metall- als auch die Gummiteile (OR) innen und außen mit Motoröl - Viskosität SAE 80-90 - schmieren.
5- Ist die Kette geschnitten, diese mit Hilfe der Verbindung montieren.
6- Die Verbindungsklammer derart (a) montieren, daß der geschlossene Teil in Kettendrehrichtung gerichtet ist, wie in der Abbildung dargestellt (unteres Bild).

Anmerkung * : Aus Sicherheitsgründen ist die Verbindung der kritischere Teil der Übertragungskette. Die Verbindungen sind wiederverwendbar, wenn sie in einwandfreiem Zustand sind, auch wenn es empfehlenswert ist, beim Wiedereinbau der Kette eine neue zu montieren.

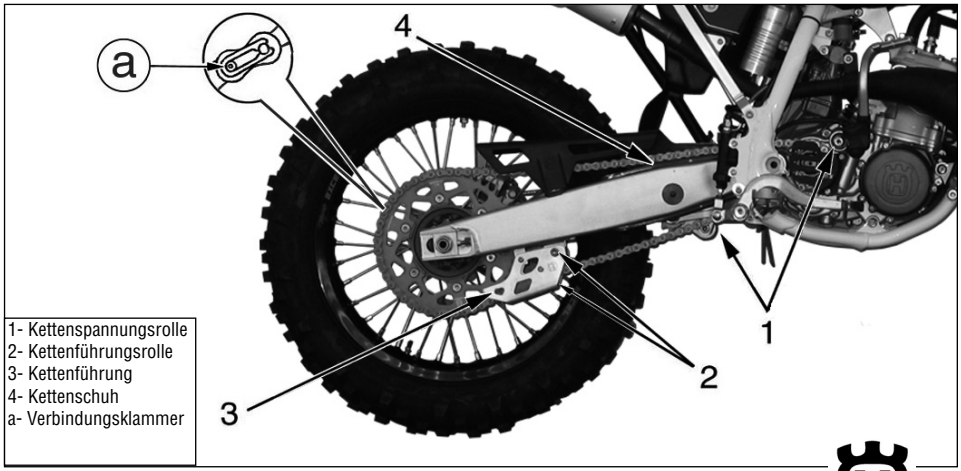
7- Die Kette richtig einstellen, wie auf Seite 33 beschrieben.

WARNHINWEIS : Das Ketten-Schmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Bremsscheibe in Berührung kommen.

Kettenspannungsrolle, Kettenführungsrolle, Kettenführung, Kettenschuh

Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

WARNHINWEIS * : Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Falls sie gebogen ist, könnte sie mit der Kette interferieren und den schnellen Verschleiß der Kette verursachen. Es könnte ebenfalls ein Abfallen der Kette vom Ritzel auftreten.



1- Kettenspannungsrolle
2- Kettenführungsrolle
3- Kettenführung
4- Kettenschuh
a- Verbindungsklammer

(*): CR
(•): WR

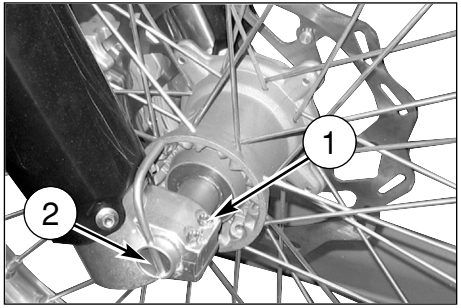
DE

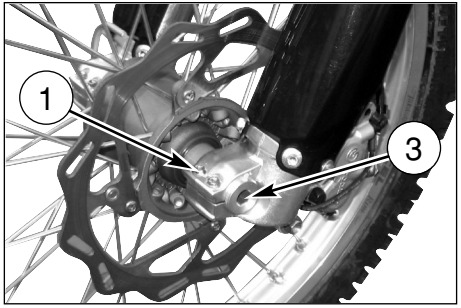
ABNEHMEN DES VORDERRADS

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.
Die Schrauben (1) zur Befestigung des Radzapfens (2) an den Supporten der Gabelholme lösen.
Blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der entgegengesetzten Seite lösen; den Zapfen aus dem Rad herausnehmen. Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

ANMERKUNG

Bei abgezogemen Rad darf der Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden. Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab .





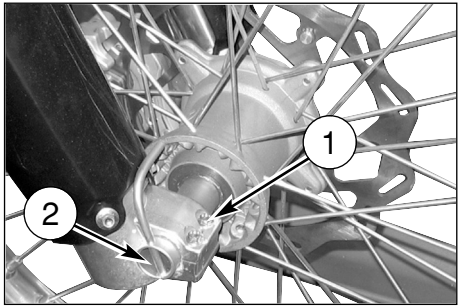
ZUSAMMENBAU DES VORDERRADS

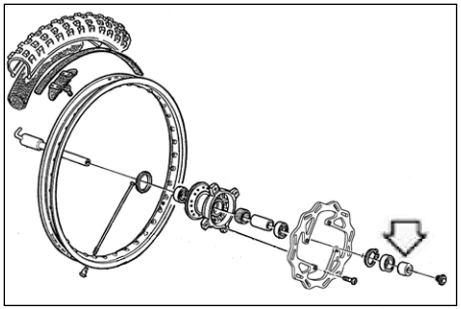
Das Distanzstück, linke Seite, auf der Radnabe des Rades montieren.
Das Rad in der Weise zwischen die zwei Gabelhuellen einsetzen, dass sich die Scheibenbremse in den Sattel einfuegt.
Auf der rechten Seite den Radbolzen (2), der bereits geschmiert wurde, einfuehren und bis zum Anschlag auf dem linken Gabelzinken einschlagen; waehrend dieses Vorganges, sollte das Rad gedreht werden. Die Schraube (3) auf der linken Seite der Gabel anschrauben OHNE festziehen. Nunmehr etwas pumpen und die Lenkstange nach unten druecken, bis eine fachgerechte Fluchtung der Gabelschaefte erreicht ist.

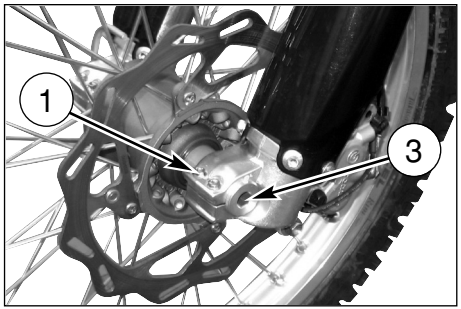
Stoppen: die Schrauben (1) auf der rechte Gabelhuelle (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb), die Schraube (3) auf die linke Seite (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) und die Schrauben (1) auf der linke Gabelhuelle (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb).
Pruefen, ob die Bremsscheibe zwischen den Bremsbelaegen des Festsattels ohne Widerstaende dreht.

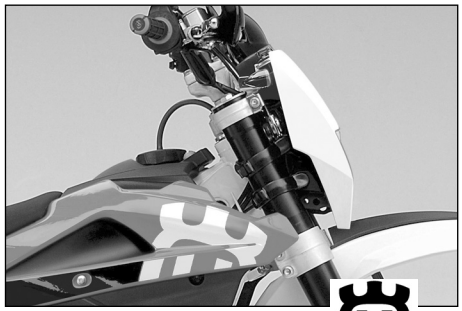
ANMERKUNG

Hebel soweit pumpen, bis die Belaege die Bremsscheibe.







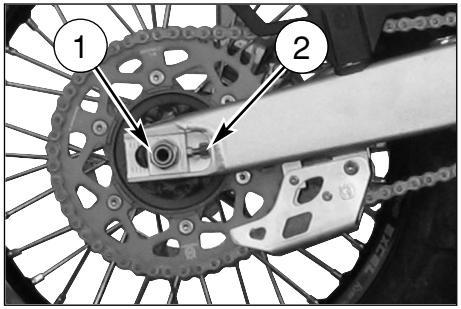


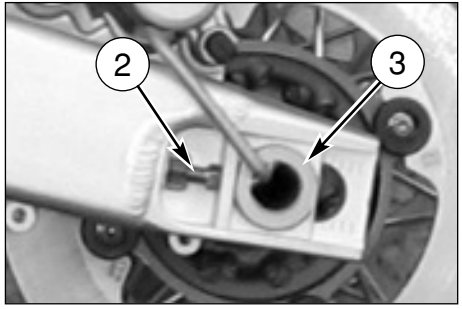
ABNEHMEN DES HINTERRADS

Die Mutter (1) des Radbolzen (3) und den Radbolzen ausziehen. Es ist nicht notwendig, die Kettenspanner (2) zu lockern; auf diesel Weise wird der Kettesspannwert nach dem Wiederzusammenbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen.
Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

ANMERKUNG

Bei abgezogemen Rad darf der Pedal der Hinterradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.
Legen Sie das Hinterrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.
Pedal soweit pumpen, bis die Belaege die Bremsscheibe.





REIFEN

Die Reifen sollen immer mit dem richtigen auf Seite 8 angegebenen Druck aufgeblasen werden.
Ist der Verschleiss hoeher als die in der folgenden Tabelle angegebenen Werte, müssen die Reifen ersetzt werden.

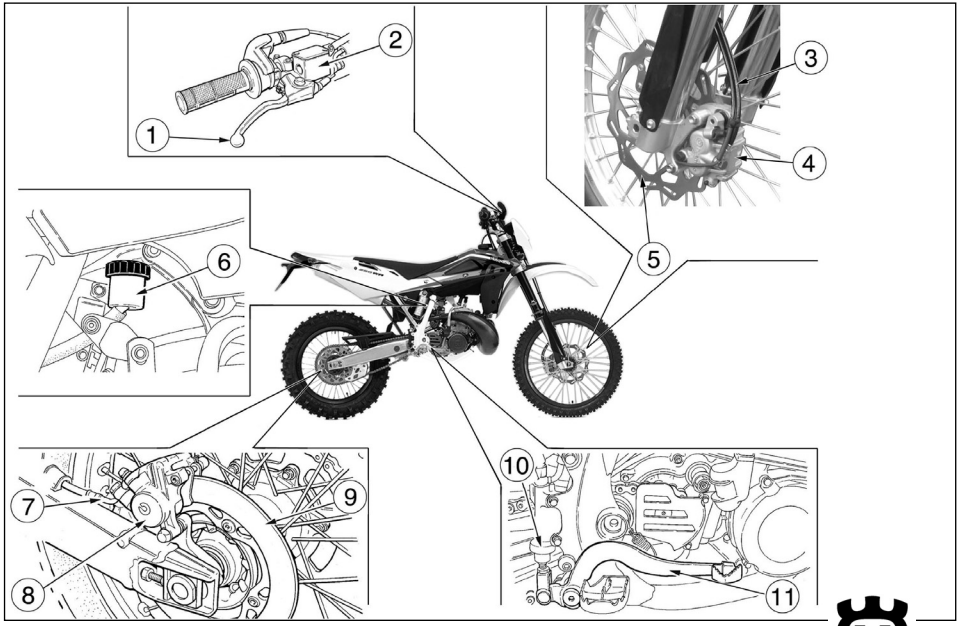
MIN. LAUFBAHNHÖHE

VORN	3 mm
HINTEN	3 mm

BREMSEN

Hauptbestandteile sind:
- die Bremspumpe mit dazugehoerigem Hebel (vorderseitig) oder Fusshebel (hinterseitig), die Leitunge, die Zange und die Scheibe.

LEGENDE
1. Steuerhebel vordere Bremse
2. Vordere Bremspumpe mit Ölbehälter
3. Vorderer Schlauch
4. Vorderer Bremszange
5. Vorderer Bremsscheibe
6. Hinterer Bremsölbehälter
7. Hinterer Schlauch
8. Hinterer Bremszange
9. Hinterer Bremsscheibe
10. Hinterer Bremspumpev
11. Bedienungspedal hintere Bremse

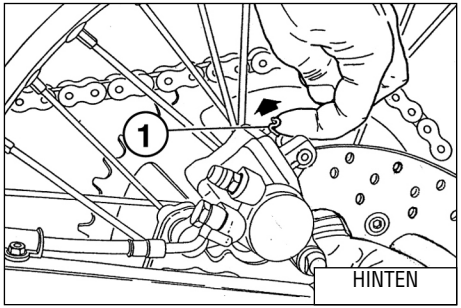


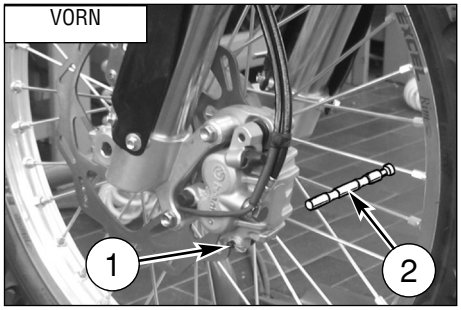
DEMONTIERUNG BREMSBELAEGE

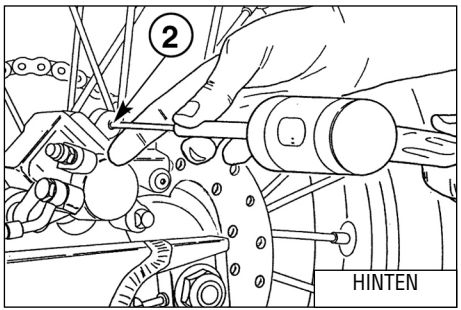
- Die Feder (1) zu wegnehmen.
- Die Bolzen (2) zu abnieten.
- Die Bremsbeläge zu wegnehmen.

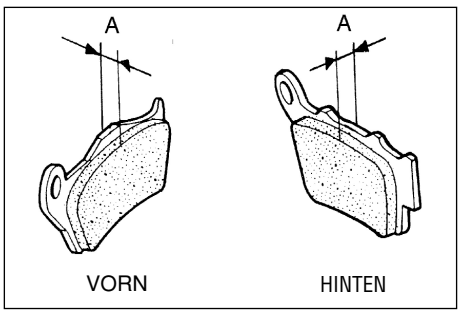
ACHTUNG!
Bremshebel oder -fusshebel bei Demontierung der Belaege nicht betaetigen.

VERSCHLEISSBREMSBELAEGE
Bremsbelaege auf Verschleiss pruefen.
Betriebsgrenze "A": 3,8 mm.
Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbelaege paarweise ersetzen.









REINIGUNG BREMSBELAEGE

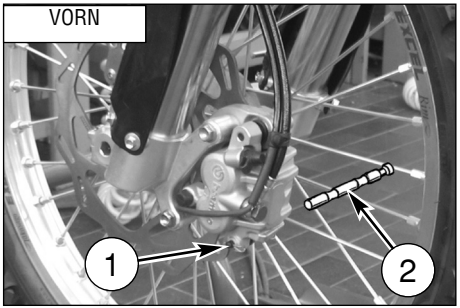
Sich vergewissern, dass es keine Spur Bremsfluessigkeit oder Oel auf den Belaegen oder auf den Scheiben gibt. Belaege und Scheibe von eventuell vorhandenen Spuren Fluessigkeit oder Oel mit alkohol reinigen. Wenn eine vollkommene Reinigung unmoeglich ist, Belaege ersetzen.

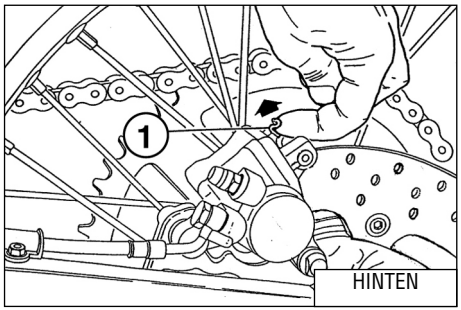
MONTAGE BREMSBELAEGE

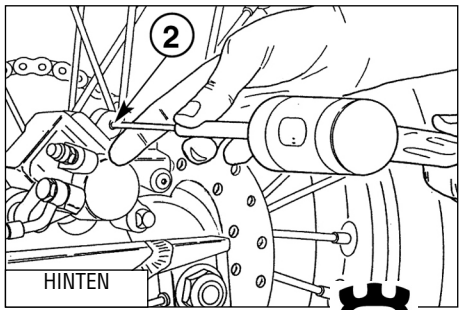
- Die neven Bremsbelaege montieren.
- Die zwei Zapfen (2) und die Feder (1) wiederanbringen.

ACHTUNG!

Motorrad erst fahren, wenn der Bremshebel oder -fusshebel vollstaendig wirksam sind. Hebel oder Fusshebel soweit pumpen, bis die Belaege die Scheiben beruehren. Beim ersten Versuch mit dem Hebel oder mit dem Fusshebel wird die Bremse unwirksam sein.







VERSCHLEISS BREMSSCHEIBEN

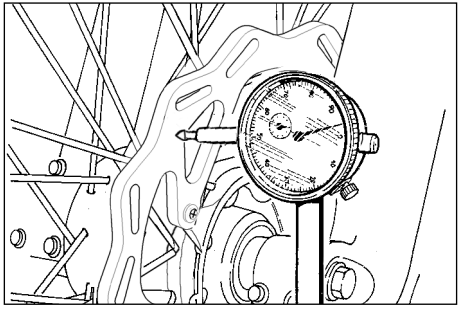
Die Dicke jeder Scheibe in der meist verschlissenen Stelle messen. Bei Ueberschreitung der angegebenen Grenze, Scheibe ersetzen.

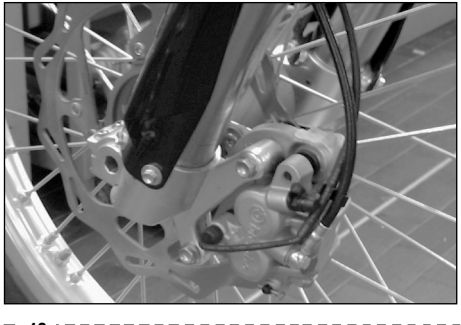
Scheibendicke

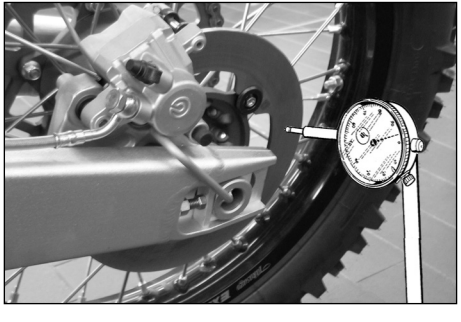
SCHEIBE	STANDARD	BETRIEBS-GRENZE
Vorderrad	3 mm	2,5 mm
Hinterrad	4 mm	3,5 mm

SCHEIBENFLATTERN

Scheibenflattern messen. Betriebsgrenze fuer beide Scheiben: 0,15 mm. Bei Ueberschreitung der Verschleissgrenze Scheiben ersetzen.

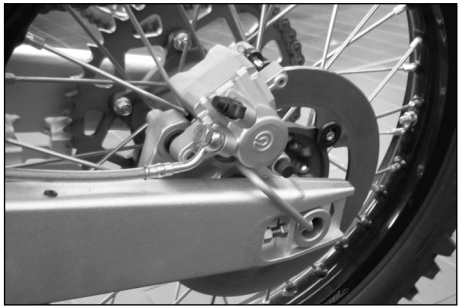






SCHEIBENREINIGUNG

Eine niedrigere Bremswirkung kann mit elspuren auf der Scheibe zusammenhaengen. Oel oder Fett auf der Scheibe koennen mit Hilfe eines leichtentzuendlichen Loesungsmittel wie Azeton oder aehnliche gereinigt werden.



FLUESSIGKEITSWECHSEL

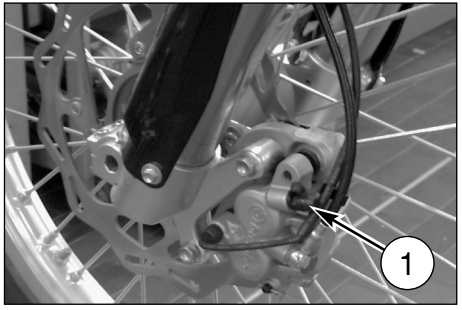
Die Bremsfluessigkeit kontrollieren und gemaess Wartungstabelle oder, falls sie schmutzig oder waessrig ist, ersetzen. Fluessigkeit nicht unter Regen oder mit starkem Wind wechseln.

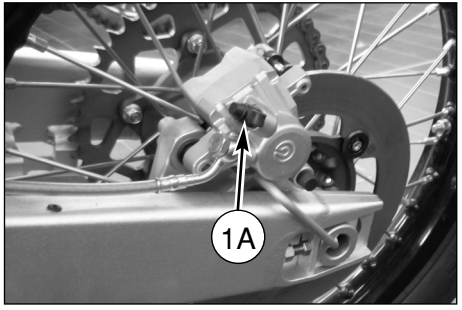
ACHTUNG!

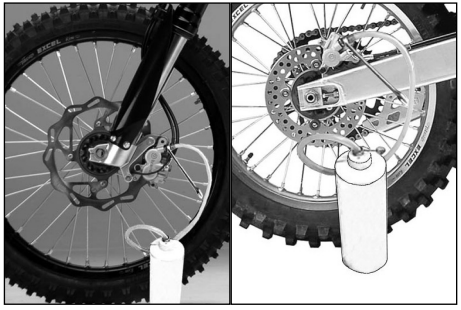
- ***Nur Fluessigkeit aus versiegelten Gebinden verwenden (DOT 4). Schon gebrauchte Fluessigkeit nie verwenden.**
- ***Verschmutzungen wie Schmutz, Wasser, usw. sollen nicht in den Behaelter gelangen.**
- ***Fluessigkeit sorgfaeltig handhaben, um lackierte Teile nicht zu beschaedigen.**
- ***Fluessigkeit zwei veschiedener Marken nicht mischen. Das haette eine Senkung des Kochpunktes als Folge mit darauffolgendem Unwirksamwerden der Bremse und Beschaedigung der Gummiteile.**

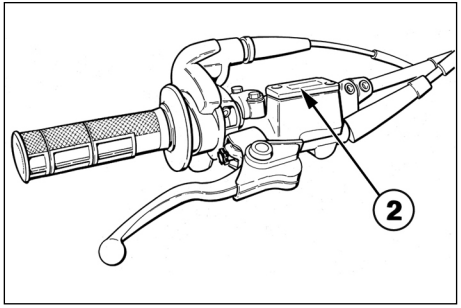
Um den Ersatz vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorangehen:

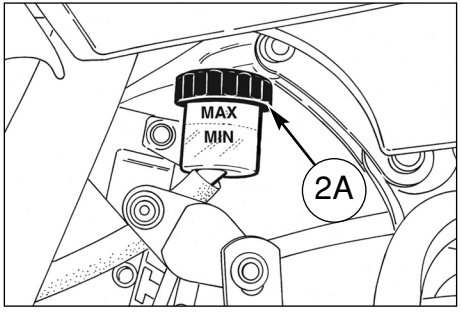
- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behaelter einfuehren.
- Pumpendeckel (2) oder (2A) und Gummibalg entferen.
- Das Ablaßventil auf der Zange öffnen .





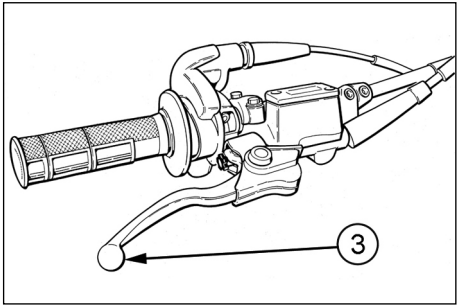


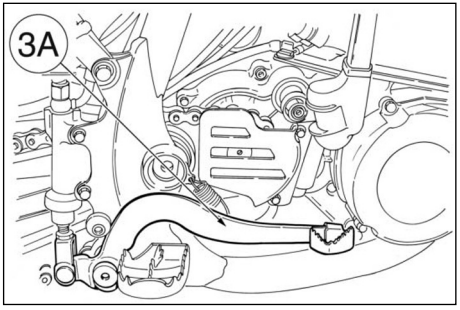


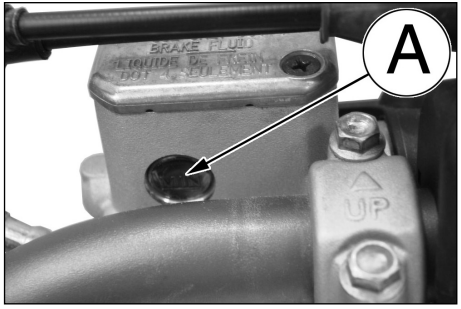


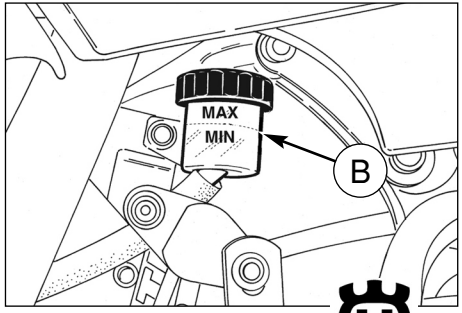
- Mit dem Bremshebel (3) oder Bremspedal (3A) pumpen, um die Fluessigkeit vollstaendig abfliessen zu lassen.
- Entleerungsventil schliessen und Behaelter mit frisher Fluessigkeit fuellen.
- Entleerungsventil oeffen, Hebel oder Fusshebel betaetigen, Ventil bei noch gedrucktem Hebel oder Fusshebelschliessen und die letztere schnell lueften .
- Diese Operation so lange wiederholen, bis die Anlage vollstaendig vollist und die Fluessigkeit durch das Kunststoffrohr austritt: jetzt das Ablassventil schließen.
- Den richtigen Flussigkeitsstand (A) oder (B) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen.

Nach dem Ersatz des Bremsflussigkeit ist er notwendig den Bremsanlage Ausblasung vorzunehmen wie es wird zu den Seiten beschrieben 46 und 48.



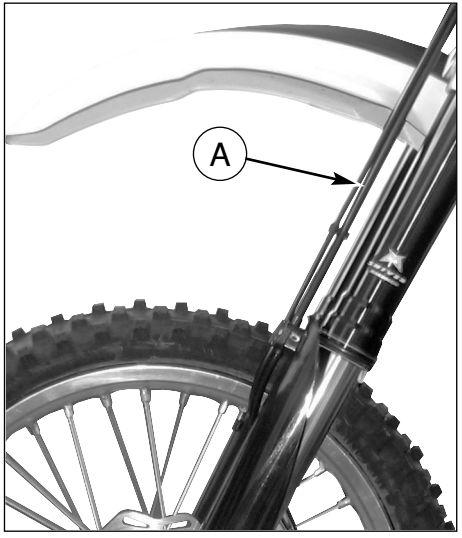


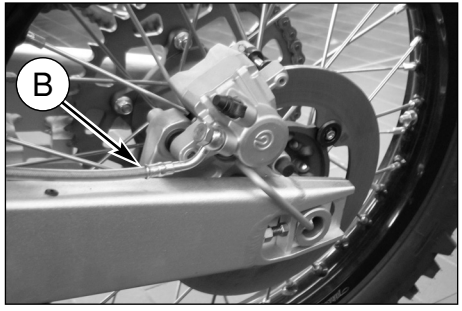




ACHTUNG!
Die Bremsfluessigkeit greift lackierte Oberflaechen schnell an; evetuelle Spuren sofort beseitigen.
*** Die Bremsfluessigkeit kann reizen; Beruehrung mit Haut und Augen vermeiden. Im Falle von Beruehrung, die betreffende Teile sofort reinigen oder, wenn es sich um die Auge haldelt, einen Artz holen.**

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.

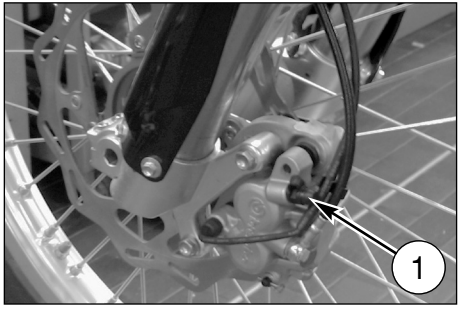




ENTLEERUNG DER VORDEREN BREMSANLAGE

Der Ablaß der Bremsanlage muß dann durchgeführt dann Fluessigkeitwechsel oder wenn, aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird.
Verlaufen in die folgende Art und Weise.

- Die Gummikappe (1) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Ablaßventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behaelter einfuehren (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrenende ständig in der Flüssigkeiteingetaucht ist).



- Pumpendeckel (2), Gummibalg entferen und Behaelter mit frisher fluessigKeit fuellen.
- Das Ablaßventil öffnen und wiederholt den Hebel (3) betätigen, bis man den Austritt von heller, blasenloser Flüssigkeit aus dem durchsichtigen Röhrchen bemerkt: jetzt das Ablassventil schließen.
- Den richtigen Flussigkeitsstand (A) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel (2) zusammensetzen.

ACHTUNG!
Bei der Entleerung soll der Fluessigkeitsstand im Behaelter nie die min. Markierung unterschreiten.
Drehmoment des Entleerungsventils 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

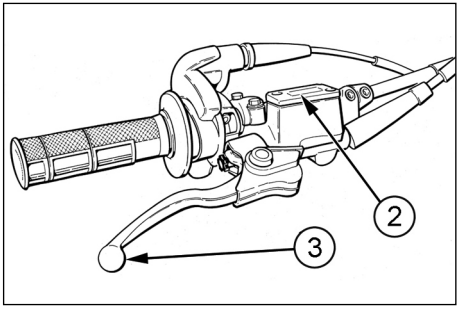
Die Bremsflüßigkeit ist korrosiv. Im Falle der Berührung mit den Augen, reichlich mit Wasser befeuchten.

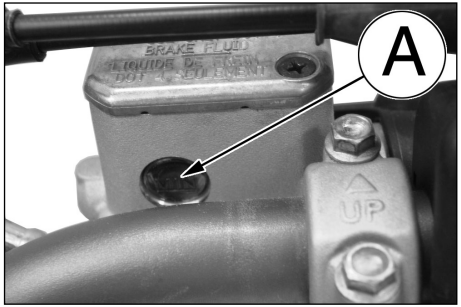
Während des Ablasses der Anlage muß der Motorradlenker immer nach links gedreht sein. Auf diese Weise befindet sich der Pumpenbehälter höher, wodurch der Bremskreisablaßvorgang erleichtert wird.

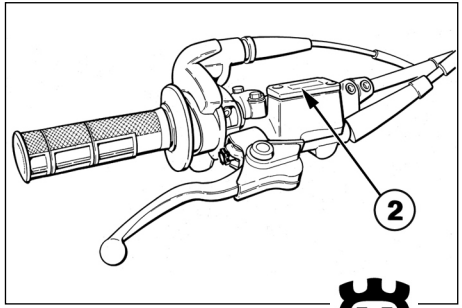
Falls das Motorrad während eines Wettrennens Stürzungen unterliegt, oder nach Werkstatt-Reparaturen Elastizität des Bremshebelhubs mit nachfolgendem Mangel der Bremstätigkeit aufweisen sollte, ist es zweckmäßig, den Ablaß des Kreises, wie oben beschrieben, zu wiederholen.

Der Ablaß beseitigt nicht vollständig die im Kreis vorhandene Luft; die kleinen verbleibenden Mengen werden automatisch während einer kurzen Benutzungszeit des Motorrads beseitigt; dies bewirkt eine geringere Elastizität und kleineren Schalthebelhub.

DE







ENTLEERUNG HINTERE BREMSANLAGE

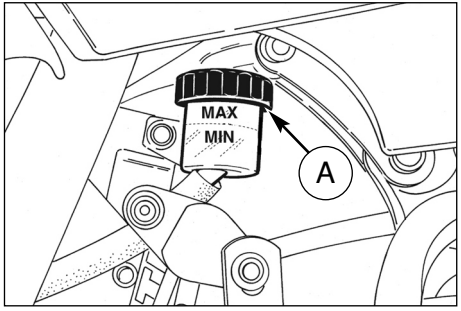
Die Bremsanlage soll entleert werden dann Fluessig Keitwechsel oder wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.
Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

- Behaeltersdeckel (A) und Membran herausnehmen; Behaelter mit frischer Fluessigkeit (DOT 4) fuellen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil (1) anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.
- Fusshebel (2) vollstaendig druecken.
- Das Entleerungsventil losmachen und Fluessigkeit abfliessen lassen (Am Anfang fliesst nur Luft ab); danach Ventil ein wenig schliessen.
- Fusshebel lueften und ein wenig warten, bevor die Operation zu wierderholen, bis nur Fluessigkeit aus dem Rohr abfliesst.
- Entleerungsventil anziehen und dabei angegebenes Drehmoment beachten; bevor den Deckel (1) zu montieren, Fluessigkeitsstand (B) im Behaelter kontrollieren.

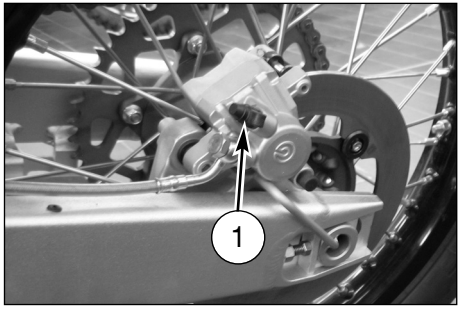
Ist die Entleerung korrekt durchgefuehrt worden, wird der Fusshebelhub nicht mehr elastisch sein. Ist das nicht der Fall, Operation wiederholen.

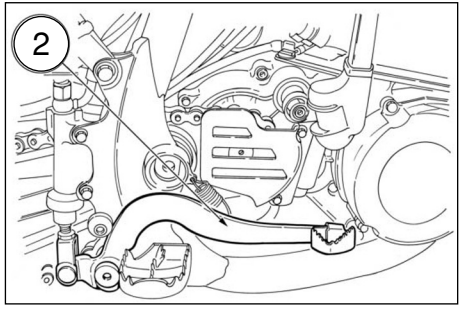
BEMERKUNGEN

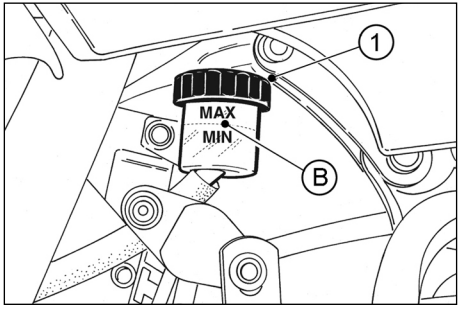
Wenn der Hebel- oder Fusshebelhub nach einem Sturz im Wettfahren oder nach einer Reparatur elastisch wird mit darauffolgender niedriger Bremswirkung, soll die Anlage wie oben beschrieben entleert werden.



ACHTUNG!
Bei der Entleerung soll der Fluessigkeitsstand im Behaelter nie die min. Markierung unterschreiten.
Drehmoment des Entleerungsventils 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).







AUSPUFFDÄMPFER

Der Dämpfer vermindert das Geräusch des Auspuffs, ist aber auch integrierender Teil der Auspuffanlage und als solcher beeinflußen seine Zustände die Leistungen des Motorrads. Die bemerkenswerte Erhöhung des Auspuff-Geräuschs ist ein Zeichen des Verfalls des schalldämpfenden Materials auf dem gelochtem Rohr im Innern des Dämpfers.

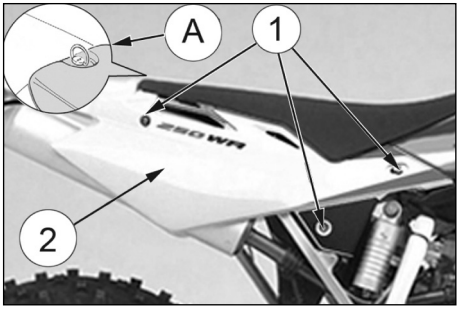
WARNHINWEIS* : Das schalldämpfende Material bei jedem Wettrennen überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

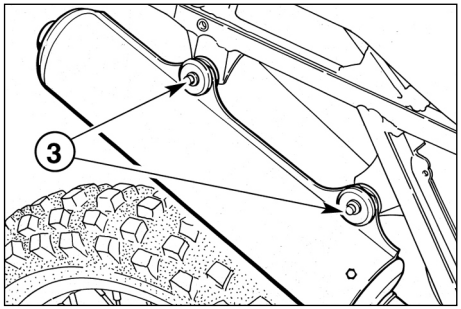
ERSETZUNG SCHALLSCHLUCKENDEN MATERIALS DER SCHALLDAEMPFERS

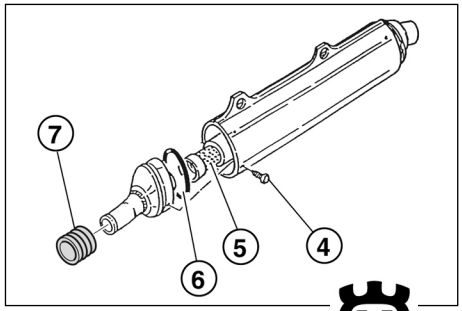
Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (A) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen; die Schrauben (1) lösen und den Rechten Streifen (2) abnehmen.
Die Schalldämpfer Befestigumgsschranben (3) abnehmen. Den Schalldaempfer von der Muffe befreien, die ihn mit dem Auspuffrohr verbindet. Die Schrauben (4) herausnehmen, das inner Rohr (5) entfernen und das schallschluckende Material ersetzen. Den O-Ring (6) auf Verschleiss pruefen und, falls notwendig, ersetzen. Analog auch für die Muffe zur (7) Verbindung des Schalldämpfers am Auspuffrohr verfahren.

Anmerkung * : Falls es schwierig sein sollte, den Schalldämpfer zu entfernen, bei diesem Vorgang leicht mit einem Gummi- oder Kunststoffhammer dagegen schlagen.

DE







REVISION DES RADS

Die tabelle zeigen die Kontrollwerte für die Reifenfelge und di eRadachse.

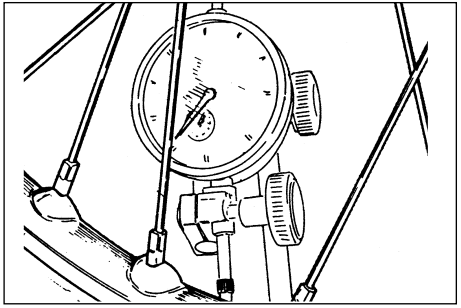
Anmerkong*: ist die Felge übermäßig verbogen, muß sie ausgetauscht werden.

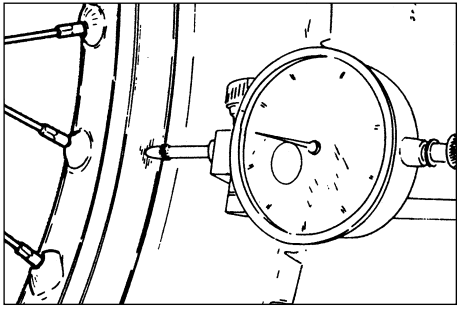
SPEICHENFELGEVERFORUNG

	STANDARD	MAX. VER-SCHLEISSGREENZE
Seitenschleudern	unter 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Exzentriztät	unter 0,8 mm	

RADSPEICHEN

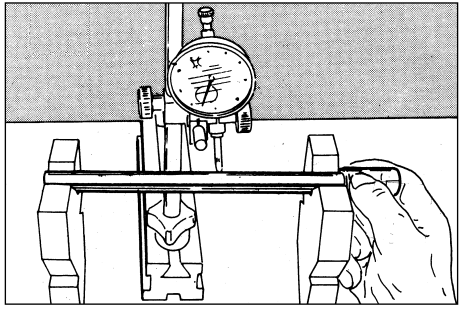
Sich vergewissern, daß alle Nippel gut angezogen sind, und falls erforderlich, erneut anziehen.
Eine unzureichende Spannung beeinträchtigt die Stabilität des Motorrads; zur Durchführung einer sofortigen Überprüfung einfach mit einer Metallspitze (zum Beispiel Schraubenzieherspitze) gegen die Speichen klopfen: ein lebhafter Klang zeigt die richtige Anziehung an, ein dumpfer Klang zeigt an, daß eine erneute Anziehung erforderlich ist.

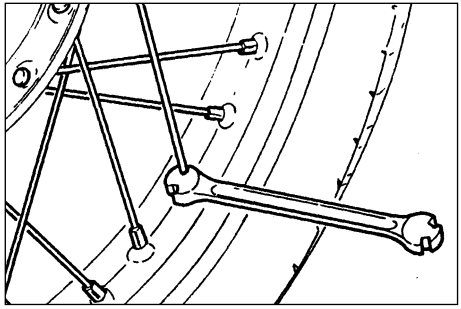




BIEGEN DER RADACHSE

Falls das Biegewert die max. Grenze überschreitet, die Achse richten oder wechseln. Falls di Achse innerhalb des vorgeschriebenen max. Wertes nicht gerichtet werden kann (0,2 mm), ist sie auszuwechseln.

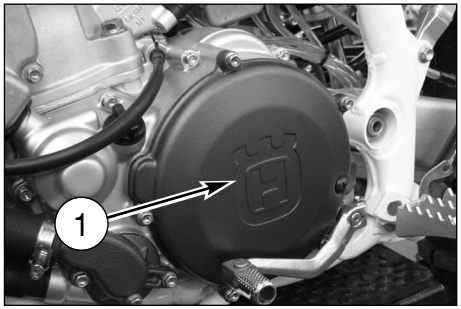


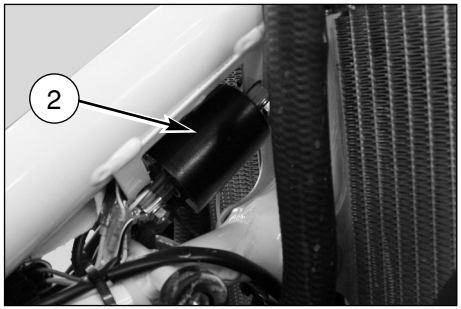


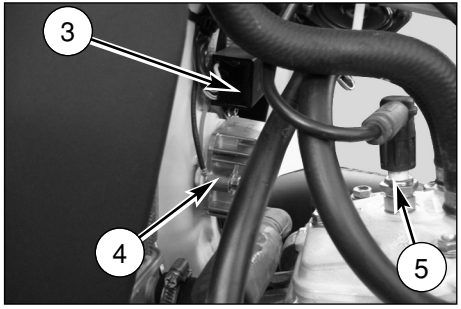
LAGE DER ELEKTRISCHE KOMPONENTEN

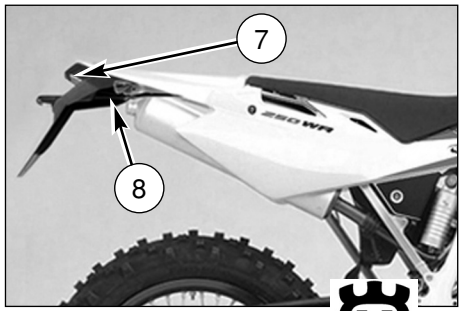
Die Zündungsanlage enthält die folgenden Elemente:
- Generator (1), in Ölbad, im Innern L. Gehausedeckel;
- Elektronischer Spule (2) und Kondensator unter des Kraftstoffbehälter;
- Elektronischer Steuereinheit (3) unter dem Kraftstofftank;
- Spannungsregler (4) befestigt ist in den Rahmen, zwischen dem Kühler.
- Zündkerze (5) auf dem Zylinderkopf;

Die elektrische Anlage enthält die folgenden Elemente:
- Blinkgeber (17) unter der Scheinwerferhalterung;
- Scheinwerfer (6) mit Bilux Lampe zu 12V-35/35W und Parklichtlampe zu 12V-5W;
- Rücklicht (7) mit Bremslichtlampe 12V-21W, Rücklichtlampe 12V-5W;
- Richtungsanzeiger (8) zu 12V-10W;







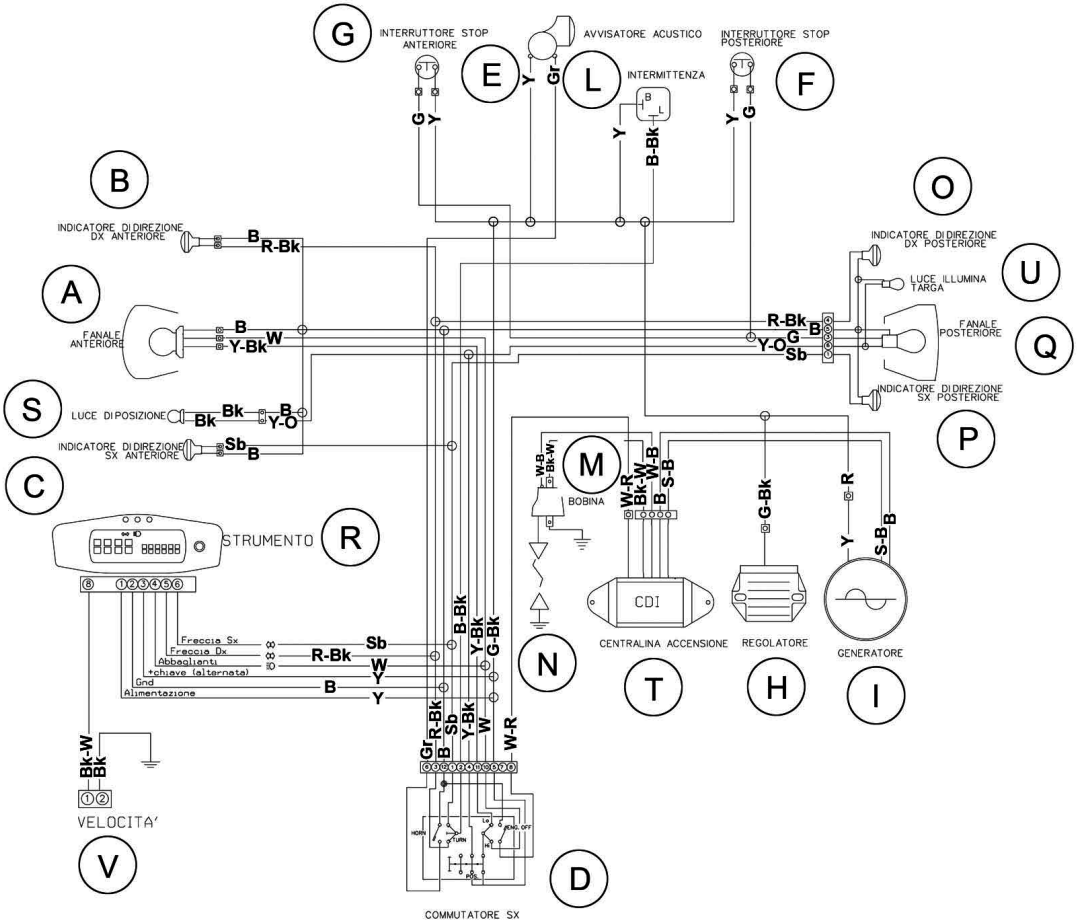


Kabelfarben

B	Blau
Bk	Schwarz
Br	Braun
G	Grün
Gr	Grau
O	Orange
Pk	Rosa
R	Rot
Sb	Hellblau
V	Violett
W	Weiss
Y	Gelb

BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES

A. Vorderer Scheinwerfer
B. Vorderer Rechts-Richtungsanzeiger
C. Vorderer Links- Richtungsanzeiger
D. Linker Umschalter
E. Hupe
F. Hinterer Stop-Shalter
G. Vorderer Stop-Shalter
H. Spannungs- Regler
I. Alternator
L. Intermittenz- Richtungsanzeiger
M. Zündspule
N. Zündkerze
O. Hinterer Rechts- Richtungsanzeiger
P. Hinterer Links - Richtungsanzeiger
Q. Hinterer Licht
R. Instrument
S. Parkleuchte
T. Elektronischer Steuereinheit
U. Nummerschildbeleuchtung
V. Geschwindigkeitssensor

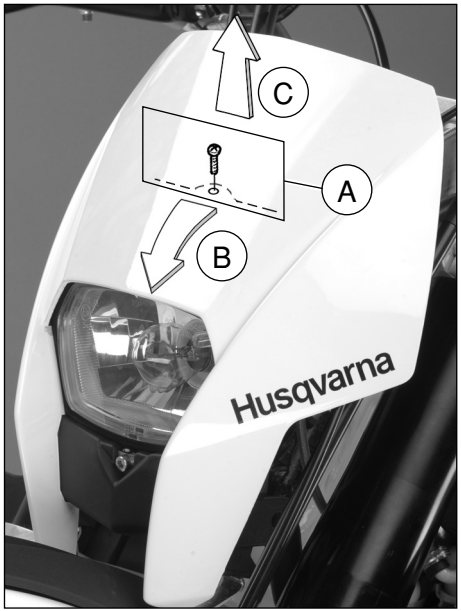

G
INTERRUTTORE STOP ANTERIORE
E
AVVISATORE ACUSTICO
L
INTERMITTENZA
INTERRUTTORE STOP POSTERIORE
F
B
INDICATORE DI DIREZIONE DX ANTERIORE
A
FANALE ANTERIORE
S
LUCE DI POSIZIONE
INDICATORE DI DIREZIONE SX ANTERIORE
C
STRUMENTO
R
Freccia Sx
Freccia Dx
Abbaglianti
+chiave (alternata)
Gnd
Alimentazione
Bk-W
Bk
VELOCITA'
V
O
INDICATORE DI DIREZIONE DX POSTERIORE
LUCE ILLUMINA TARGA
U
FANALE POSTERIORE
Q
INDICATORE DI DIREZIONE SX POSTERIORE
P
M
BOBINA
N
CDI
CENTRALINA ACCENSIONE
T
REGOLATORE
H
GENERATORE
I
COMMUTATORE SX
D

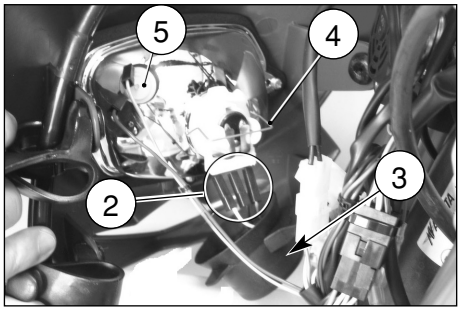
AUSTAUSCH DER SCHEIN-WERFERLAMPEN

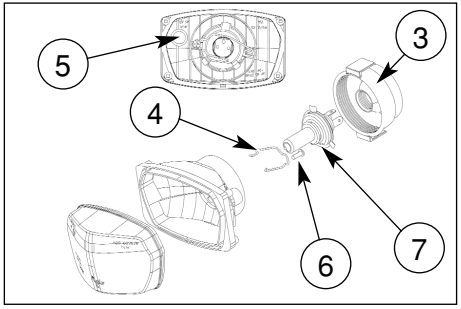
Um an die Scheinwerferlampe heranzukommen, wie folgt vorgehen:

- Die obere Befestigungsschraube der Scheinwerferhalterung an der Instrumentenhalterung (A) entfernen.
- Die Scheinwerferhalterung (B) nach vorne schieben und nach oben (C) ziehen, um sie aus den beiden unteren Halterungen auszuhaken.
- Die Scheinwerferhalterung ausbauen.
- Den Verbinden (2) der Zweilichtbirne (7) und die Gummikappe (3) abnehmen;
- Die Lampenhalteklammer (4) abhängen und die Lampe entfernen.
- Die Schraube (6) entfernen;

Zum Austausch der Birne des Positionslichtes (5) ist diese einfach aus der inneren Kappe herauszuziehen.
Nach dem Austasch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.







AUSTAUSCH DES HINTEREN SCHEINWERFER-LAMPEN

Die zwei Schrauben (1) im Inneren vom Hinter Kotflügel und der Linse (2) entfernen.

Die Glühbirne (3) nach dem Inneren schieben, im Kreise sie entgegen der Uhrzeigerrichtung schwingen und sie vom Lampensockel entfernen.

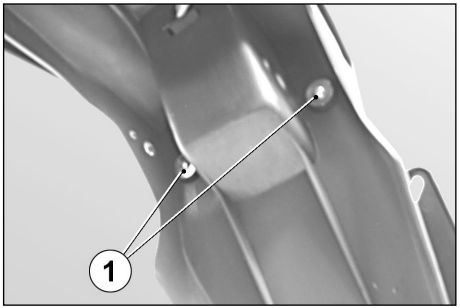
Nach dem Austasch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

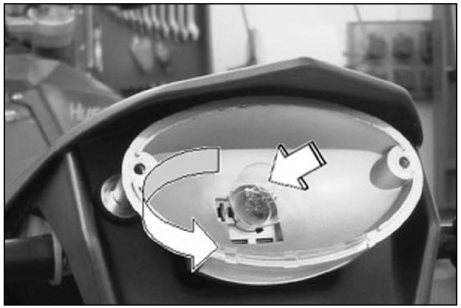
ZUR BEACHTUNG: aufpassen, zu nicht übertrieben die schrauben verschließen.

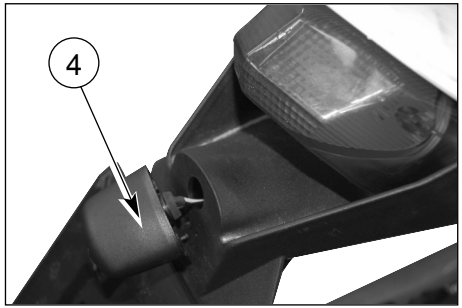
WECHSELN DER LAMPE IN DER NUMMERN-SCHILDBELEUCHTUNG

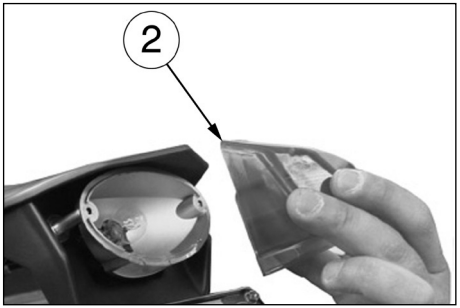
Die Halterung der Nummernschildbeleuchtung (4) zum Ausbau aus dem Fahrzeug-Heckteil herausziehen. Die Lampenfassung zusammen mit der Lampe aus der Halterung herausziehen. Die Lampe (5) drehen und aus der Lampenfassung herausziehen.

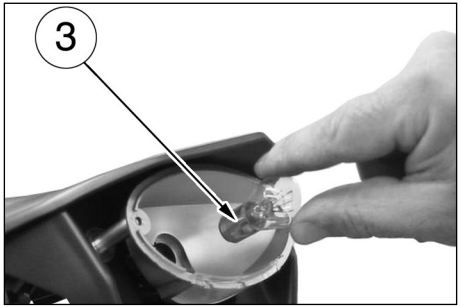
Die Lampe wechseln und beim Einbau in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau vorgehen.

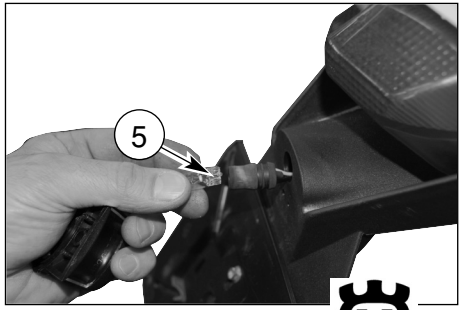










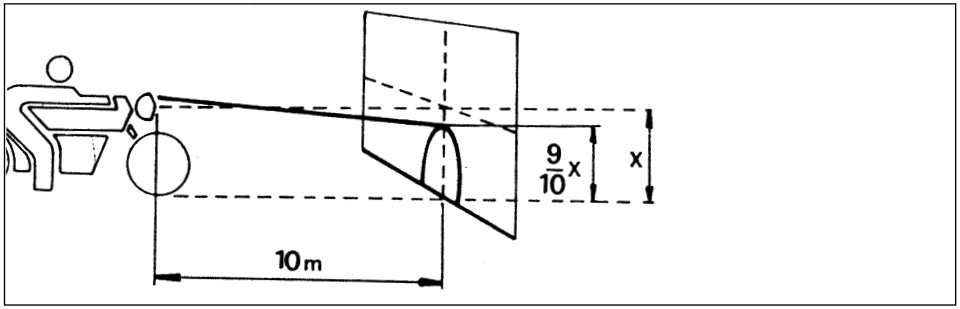


EINSTELLUNG VORDERER SCHEINWERFER

Um zu kontrollieren, od ber Scheinwerfer eine korrekte Ausrichtung hat, das Motorrad mit den reifen, die mit dem richtigen Druck aufgepumpt sind, und mit einer Person, die auf dem Sattelsitz, so stellen, dass es perfekt senkrecht zu seiner Längsachse ist. Vor einer Wand oder einem Projektionsschirm, der von ihm 10m entfernt ist, eine horizontale Linie zeichnen, die der Höhe des Zentrums des Scheinwerfers entspricht, und eine vertikale, die mit der Längsachse des Fahrzeugs richtungsgleich ist.

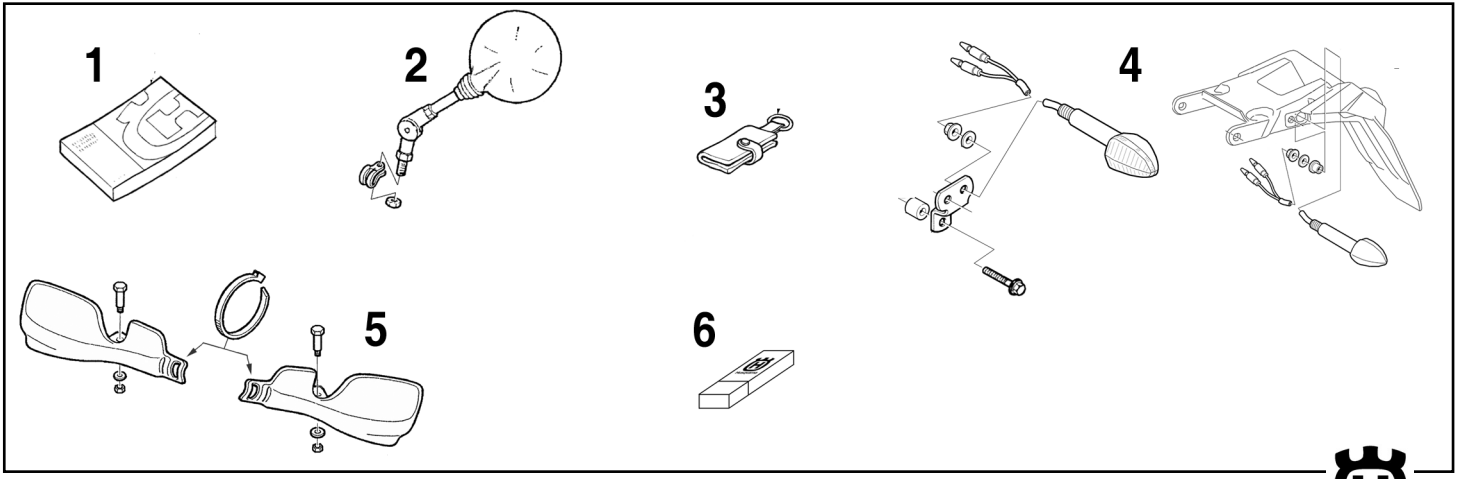
Die Kontrolle möglichst im Halbschatten durchführen. Wenn man das blendfreie Licht anschaltet, muss die obere Demarkationsgrenze zwischen der dunklen Zone und der beleuchteten Zone sich auf einer Höhe befinden, die 9/10 der Höhe vom Erdboden des Zentrums des Projektors nicht überschreitet.

Zur Änderung der scheinwerfereinsellung die Schraube (1) drehem um den Lichtbündel zu erhöfen alls zu senken.



AUSRüSTUNG

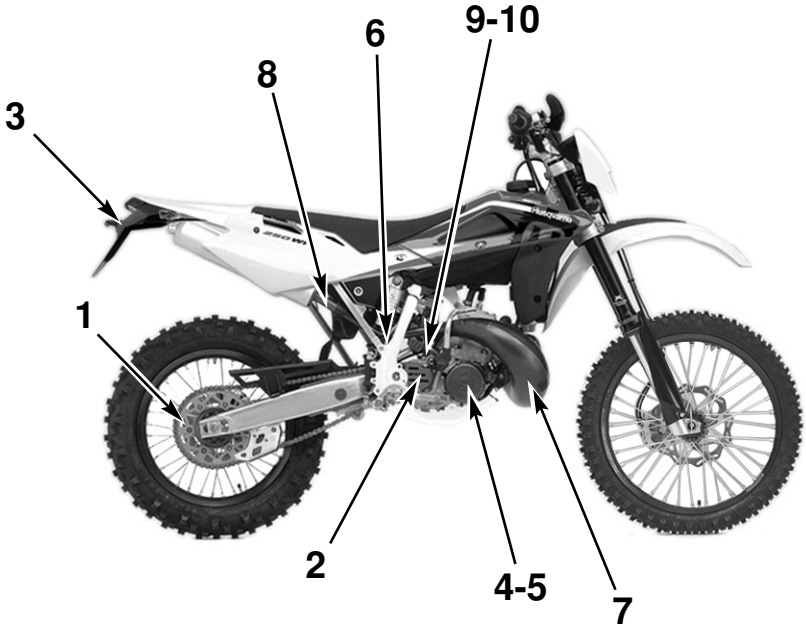
Index	Code Nr.	BESCHREIBUNG
1	8000H1604	KURZANLEITUNG (1)
2	8A0065437	RüCKSPIEGEL LINKS (1)
	8B0065437	RüCKSPIEGEL RECHTS (1)
3	800097615	SCHLUSSELHALTER HUSQVARNA (1)
4	8000H1374	BLINKERS KIT (1)
5	80A0A6210	KIT HANDSCHUTZ
6	8000H2124	"USB" SPEICHER



EXTRA TEILE

Pos.	Code Nr.	BESCHREIBUNG	MODELLEN
1*	8A0096837	HINTERER KRANZ Z=47 (1)	WR 250-WR 300
	8B0096837	HINTERER KRANZ Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	HINTERER KRANZ Z=49 (1)	WR 250-WR 300
	8D0096837	HINTERER KRANZ Z=50 (1)	WR 250-WR 300
2*	800063829	GETRIEBEZAHNRAD Z=14 (1)	WR 250-WR 300
	800063830	GETRIEBEZAHNRAD Z=15 (1)	WR 250-WR 300
3*	8000B1641	BAUSATZ SCHILDTRÄGER RACING (1)	WR 250-WR 300
4	800094853	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN (1)	WR 250-WR 300
5	800099893	BAUSATZ MOTORDICHTRINGEN (1)	WR 250-WR 300
6	8000H0076	STOßDÄMPFERFEDER (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250-WR 300
7*	8B00A0144	KRUMMER (1)	WR 250
	8000H0678	KRUMMER (1)	WR 300
8*	800092788	ACHTERDEMPERMOF (1)	WR 250-WR 300
9*	8000H1011	VERGASER KIT (1)	WR 250
	8000H1013	VERGASER KIT (1)	WR 300
10*	8000H1012	REPARATURSATZ VERGASERSDÜSEN (1)	WR 250
	8000H1014	REPARATURSATZ VERGASERSDÜSEN (1)	WR 300

*: Für Wettkampfeinsatz


3
8
6
9-10
1
2
4-5
7

ANHANG

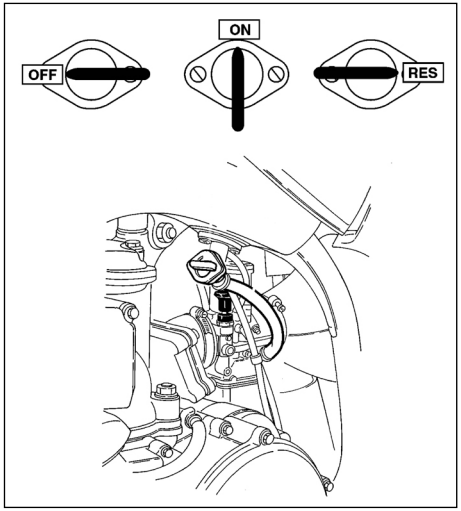
ÜBERPRÜFUNGEN NACH DEM WETTRENNEN

Nach dem Wettrennen, das Motorrad, wie unten angegeben, reinigen, dann das Fahrzeug überprüfen unter besonderer Beachtung der im Tabelle "WARTUNG" (Anhang A) angegebenen Punkte, wie Luftfilter, Vergaser, Bremsen usw. Eine allgemeine Schmierung und eventuell die erforderlichen Einstellungen durchführen.

LÄNGERE NICHTBENUTZUNG

Nach längerer Nichtbenutzung des Motorrads für einen gewissen Zeitabschnitt, die folgenden Vorgänge ausführen

- Das Motorrad vollständig reinigen.
- Den Treibstoff aus dem Tank und auch aus der Vergaserschale ablassen (der längere Zeit zurückgelassene Treibstoff verschlechtert sich).



ACHTUNG: Den abgelassenen Treibstoff nicht in die Umwelt gießen und den Motor nur im Freien drehen lassen, niemals in geschlossenen Räumen.

- Die Kette der Sekundärübertragung und alle Antriebssaiten schmieren.
- Zur Vermeidung von Rostbildung Öl auf alle metallischen, nicht gelackten Flächen spritzen. Vermeiden, daß die Gummiteile oder Bremsen mit Öl in Berührung kommen.
- Das Motorrad auf einen Halter oder auf einen Bock stellen, derart, daß beide Räder vom Boden abgehoben sind (falls auf diese Weise nicht verfahren werden kann, Bretter unter die Räder schieben, zur Vermeidung, daß die Reifen mit Feuchtigkeit in Berührung bleiben).
- Eine Kunststoffhülle über das Auspuffrohr anbringen, zur Vermeidung, daß Feuchtigkeit eindringt.
- Das Motorrad zum Schutz gegen Staub und Schmutz überdecken.

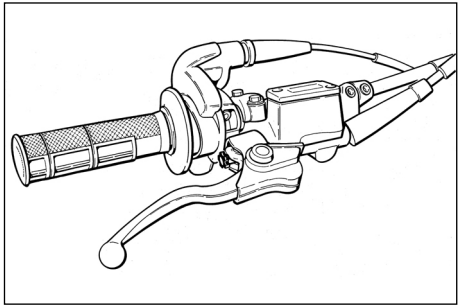
Zur Inbetriebsetzung des Motorrads, wie folgt vorgehen :

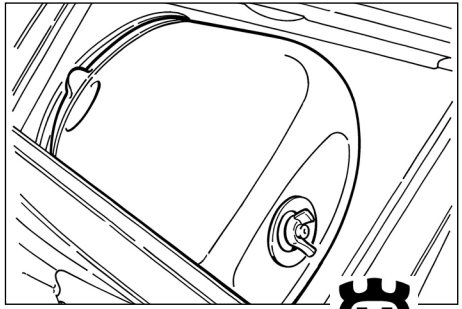
- Sich vergewissern, daß die Zündkerze fest angezogen ist.
- Den Treibstofftank auffüllen.
- Den Motor ungefähr 5 Minuten lang zur Aufwärmung des Öls laufen lassen, danach das Öl ablassen.
- Frisches Öl in den Carter gießen (Seite 19).
- Alle im Abschnit "Überprüfungen und Einstellungen" (Seite Anhang A) genannten Punkte überprüfen.
- Alle im Abschnitt "Schmierung" (Anhang A) aufgeführten Punkte schmieren.

REINIGUNG
WICHTIGE EMPFEHLUNG

Vorbemerkung gemacht, daß, vor der Motorradreinigung, es notwendig ist, vor dem Wasser die folgenden Teile günstig zu schützen:

a) Hintere Auspufföffnung;
b) Kupplungshebel und vordere Bremse, Handgriffe, Lenkstangekommutatoren;
c) Luftfilter-Ansaugung;
d) Gabellenkopf, Radlager;
e) Hebelwerkhinterhaufhangung.

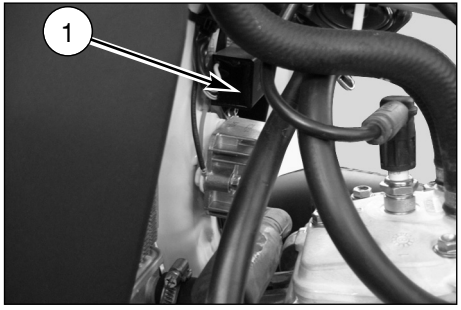




Es muss absolut vermieden werden, dass ein WASSER- ODER PRESSLUFTSTRAHL mit ELEKTRISCHEN TEILEN, speziell mit der Zündelektronik (1).

Nach dem Waschen
- Die im Abschnitt Wartung Tabelle (Anhang A) angegebenen Punkte schmieren.
- Den Motor anlassen und 5 Minuten lang laufen lassen.
- Vor dem Fahren des Motorrads die Bremsen überprüfen.

ACHTUNG * : Die Bremsscheiben nicht schmieren oder einwachsen, um keinen Leistungsverlust der Bremsanlage mit nachfolgender Unfallgefahr zu verursachen. Die Scheiben mit Lösemittel z.B. Azeton reinigen.



VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Motoröl	Ölstandkontrolle	❑
Zweitaktölstand	Ölstandkontrolle	❑ ❄
Kühlflüssigkeit	Kontrolle / Auffüllen	❑
Kühlanlage	Kontrolle Lecks	❑
Gebläse	Funktionskontrolle	❑ ❄ ❄
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	❑
Einspritzdrosselkörper	Kontrolle und Einstellung	❑
Bremsflüssigkeit und Kupplung	Kontrolle Flüssigkeitsstand	❑
Bremsen/ Kupplung	Funktionskontrolle	❑
Bremsen/ Kupplung	Kontrolle Bremskreislauf	❑
Gaszugkabel	Funktionskontrolle	❑
Gaszugkabel	Prüfen/ Spiel einstellen	❑
Starterhebel	Funktionskontrolle	❑
Bowdenzüge	Kontrolle/Einstellung	❑
Antriebskette	Kontrolle/Einstellung	❑

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Reifen	Kontrolle Reifendruck	❑
Seitenständer	Funktionskontrolle	❑
Seitenständerschalter	Funktionskontrolle	❑
Elektrische Anlage	Funktionskontrolle	❑
Instrumente	Funktionskontrolle	❑
Beleuchtung/Blinker	Funktionskontrolle	❑
Hupe	Funktionskontrolle	❑
Scheinwerfer	Funktionskontrolle	❑
Zündschloß	Funktionskontrolle	❑
Schlösser	Funktionskontrolle	❑
Schrauben und Muttern	Kontrolle/ Festziehen	❑
Schlauchschellen	Kontrolle/ Festziehen	❑
Allgemeines Schmieren		❑
Abnahme Motorrad		❑

❄ : Nur für Motorräder mit 2 takt-motor

❄❄ : Nur für besondere Motorräder

ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

Seite

A

Abnehmen des Vorderrads 31
Abnehmen des Hinterrads 38
Allgemeine Reinigung 61
Ausbau der Bremsflüßigkeit 43
Ausbau der Teile 3
Ausblasen der hinteren Bremsanlage 48
Ausblasen der vorderen
Bremsanlage 46-47
Austausch Kühlflüssigkeit 20
Auspuffdämpfer 49
Austausch der Scheinwerferlampen 54
Austausch des Hinteren Scheinwerferlampen 55

B

Bremsen 39
Bremsscheiben-Flattern 42
Bremsscheiben-Reinigung 44
Bremsscheibenverschleiß 44
Bremsanlagen-Füllung 44
Bremsbelag-Demontierung 40
Bremsbelag-Montage 41
Bremsbelag-Reinigung 57
Bremsbelagverschleiß 40

D

Digitaltachmeter 11

E

Einfahrzeit 16
Einstellung d.Federvorladung Einstellung der Federungen
entsprechend besonderer Rennstrecken-Bedingungen 28
Einstellung der Gabel 29
Einstellung des Gaskabels 21
Einstellung d.hydraul.Bremse Stoßdämpfer 32
Eintlüften der Kupplung 22
Einstellung des Lenklagerspiels 25
Einstellung d.Position d. hint. Bremspedals 27
Einstellung des Rücklichts 56
Einstellung der Sekundär-Übertragungskette 33
Einstellung des vorderen Bremshebels 26
Einstellung Vorspannung Stossdaempferfeder 48
Elektrische Komponenten 51
Elektrischer Plan 52, 53

G

Gabel-Ölstand 29
Gangschaltung 14
Gasschaltung 13
Getriebeausgangsritzel 7

K

Kennummer des Motorrads 5
Ketten-Schmierung 34
Kontrolle d.Ketten-,Ritzel-,Kranz-Verschleißes 34
Kontrolle des Flüßigkeitsstands hint. Bremse 22
Kontrolle des Flüßigkeitsstands vord. Bremse 26
Kontrolle des Getriebeölstands 19
Kontrolle des Kompressions-
Kontrolle des Kühlmittelstands 20
Kontrolle des Luftfilters 24
Kontrolle der Zündkerze 21
Kontrollen während der Einfahrzeit 16
Kontrollen, vorläufige 16
Kontrolle ölpegel wechselgetriebe 19
Kontrolleuchten 11
Kranz, hinterer 7
Kühlflüßigkeit 8
Kupplung 7
Kupplungsschaltung 14
Kupplungeinstellung 27

L

Längere Nichtbenutzung 60
Lenker position Ändern 30
Lenkschloß 13
Luftfilter-Reinigung 24

M

Motoranhalt 18
Motorstillstand 18
Motoranlauf 17
Motor-Schmierung 8

P

Position der Schaltungen 6

R

Räder 8, 36
Radspeichen 50
Radzapfenbiegung 50
Reifen 8,39
Revision des Vorderrads 50

S

Seitliche Fußraste 9
Sekundär-Übertragungskette 7
Steverung der Hinterbremse 14
Spannungsregler 23

T

Treibstoff 10
Treibstoffhahn 10

U

Überprüfungen nach dem Wettrennen 60
Umschalter auf dem Lenker 14

V

Vergaser Starter 10
Vergaser 7
Vorderbremsenschaltung 13
Vordergabel 8

W

Wichtiges Vorwort 3
Wechseln del lampe in der nummernschildbeleuchtung 55

Z

Zündkerze 7
Zündschalter 8
Zündung 7

Husqvarna

ESPAÑOL

PRESENTACION

Bienvenidos a la familia motociclista Husqvarna!
Su nueva motocicleta Husqvarna ha sido proyectada y fabricada para destacar en su categoría.Las instrucciones de este manual han sido preparadas para brindar una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta. Para obtener de la misma las mejores prestaciones, se recomienda seguir atentamente todo lo que se explica en este manual. Aquí se encuentran las instrucciones para efectuar las operaciones necesarias de mantenimiento. Las reparaciones o los mantenimientos más específicos o de mayor entidad requieren el trabajo de mecánicos expertos y el uso de equipos adecuados. Su Concesionario Husqvarna tiene los recambios originales, la experiencia y todas las herramientas necesarias para brindarle el mejor servicio.

Recordar por fin que el "Manual de uso y mantenimiento" tiene que considerarse parte integrante del motocido y como tale también quedar alegado al mismo en caso de reventa.

Esta motocicleta utiliza particular dibujados y realizados gracias a sistemas y a tecnologías de punta y experimentados en las competiciones.
En las motocicletas de competición cada detalle es averiguado después de cada competición para siempre garantizar las mejores prestaciones. Por el correcto funcionamiento del motociclo, es necesario atenerse al tablero de control y manutención indicado en l'apendice A.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

los modelos **WR** son motociclos por empleo VIAL (A POTENCIA LIMITADA), garantizados eximidos por defectos y cubiertos de garantía legal, a condición que sea MANTENIDA LA CONFIGURACIÓN DE SERIE y respetada el tablero de manutención indicada en l'apendice, pag. 7.
En caso de que los modelos **WR** fueran transformados en motociclos POR COMPETICIÓN (A LLENA POTENCIA) el tablero de manutención aconsejado para empleo agonístico es reconducido en l'apendice A.

ENDURO

IMPORTANTE

Por el reconocimiento de la garantía hará de referencia la CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO, como descrito en seguida:

A) MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL: A POTENCIA LIMITADA
B) MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

Este motociclo no ha sido estudiado para recorrer largos trayectos con el motor a lo sumo de las vueltas como puede ocurrir con ocasión de largos traslados viales o de autopista. Largos trayectos a lleno gas pueden comportar graves daños al motor. Este motociclo no ha sido planeado por un empleo urbano y no es dotado de electroventilador y termostato. Largas paradas al semáforo con el motor encendido pueden causar un sobrecalentamiento de este último con la ebullición del agua en el radiador. Este motociclo ha sido estudiado por las competiciones y por lo tanto sólo garantiza lo máximo de las prestaciones con el piloto. Desaconseja por tanto el empleo, en todoterreno o en pista, con el pasajero.

Para mantener la "Garantía de Funcionamiento" del vehículo, el Cliente tiene que seguir el programa de manutención indicado sobre el manual de uso y mantenimiento ejecutando los cupones cerca de los talleres lícitos HUSQVARNA.
El coste por la sustitución de los particulares y por la mano de obra necesaria para respetar el plan de manutención, está a cargo del Cliente.
NOTA: la garantía DECAE en caso de alquiler del motociclo.

Premisa importante

Leer atentamente el presente manual prestando atención particular a las notas precedidas por las siguientes advertencias:

ATENCIÓN*: Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, hasta el riesgo de muerte en caso de inobservancia de las instrucciones.
ADVERTENCIA*: Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.
Nota*: Proporciona más informaciones útiles.

Substitución de los particulares

En caso de substitución de los particulares, utilizar sólo partes originales Husqvarna.

ATENCIÓN*: Tras una caída, inspeccionar con atención el motociclo. Asegurarse de que el mando del gas, los frenos, el embrague y todos los otros mandos y componentes principales no hayan sufrido daños. Conducir un motociclo dañado puede provocar graves accidentes.

ATENCIÓN*: No poner en marcha y no trabajar sobre el motociclo cuando no se lleven indumentos protectores adecuados. Llevar siempre casco, botas, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.

ATENCIÓN*: No poner en marcha o conducir el motociclo si no se tienen las adecuadas instrucciones junto a buenas condiciones físicas.

PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS
ATENCION
• Aparcar el vehículo donde no pueda ser golpeado o dañado con facilidad.
Golpes, aunque sean involuntarios puedeprovocar la caída del vehículo con consiguiente peligro para las personas, especialmente niños.
• Para evitar caídas accidentales del vehículo, no aparcar nunca en un terreno flojo o irregular ni tampoco sobre asfalto caliente.
• Puesto que el motor y el escape se pueden poner muy caliente, aparcar la motocicleta en lugares donde sea peatones o niños no puedan tocarlos con facilidad.

ES

SUMARIO Pág.

PRESENTACION....2
ADVERTENCIAS IMPORTANTES....2
DATOS PARA LA IDENTIFICACION....5
FICHA TECNICA....7
TABLA DE LUBRICACION, RELLONES....8
CONTROLES....9
ISTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA....16
UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICAS/INSTALACION ELECTRICA ..51-56
DOTACIÓN....57
PARTES OPCIONALES....58-59
APENDICE....60
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA....63
INDICE ALFABETICO....64
MANTENIMIENTO PERIODICO/REGULACIONES ....APENDICE A

Notas

- As indicaciones de la derecha y la izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.

- Z: nùmero dientes
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Bélgica
  BR: Brasil
  CDN: Canadà
  CH: Suiza
  D: Alemania
  E: España
  F: Francia
  FIN: Finlandia
  GB: Gran Bretaña
  I: Italia
  J: Japòn
  USA: Estados Unidos

- A falta de indicaciones específicas, los datos y las instrucciones se refieren a todos los Países.

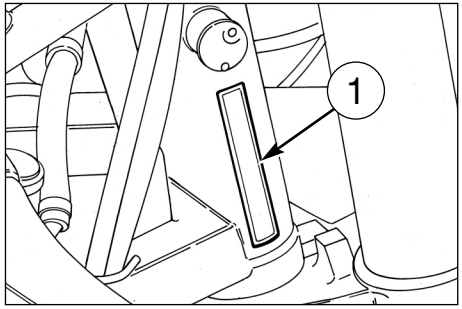
DATOS PARA LA IDENTIFICACION

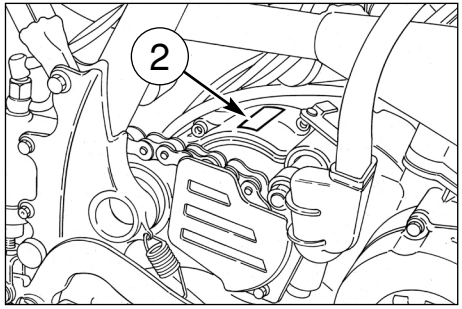
El número de identificación del motor se encuentra marcado en la parte superior del carter del motor, mientras que el número de matrícula de la motocicleta se encuentra marcado en el tubo de dirección del bastidor.
Cuando piden piezas de recambio o informaciones acerca de su motociclo, indicar siempre, apuntándolo incluso en la presente documentación, **el número estampillado en el bastidor.**

NUMERO DEL BASTIDOR

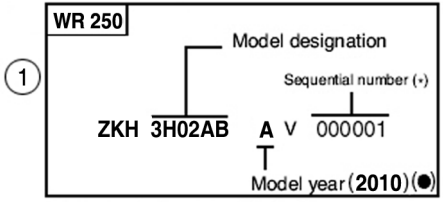
NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL MOTOCICLO (V.I.N.)

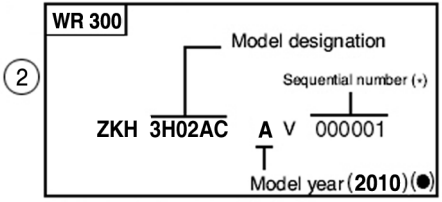
El número de serie compuesto de 17 caracteres se halla en el lado derecho del eje de dirección.





1. Matrícula bastidor
2. Matrícula motor

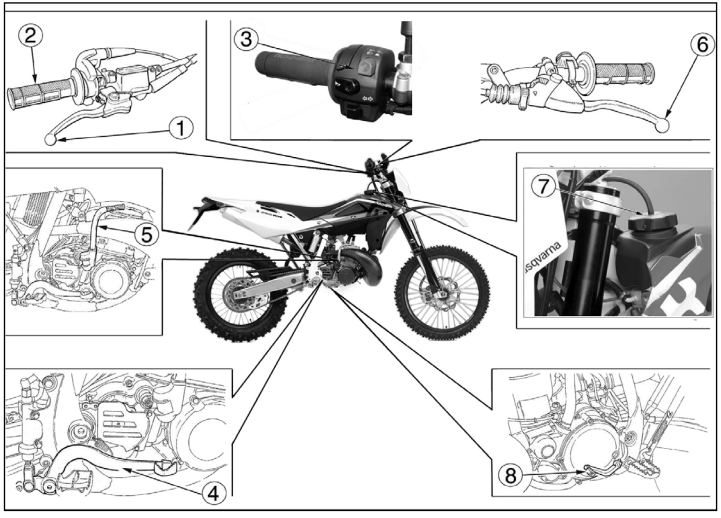


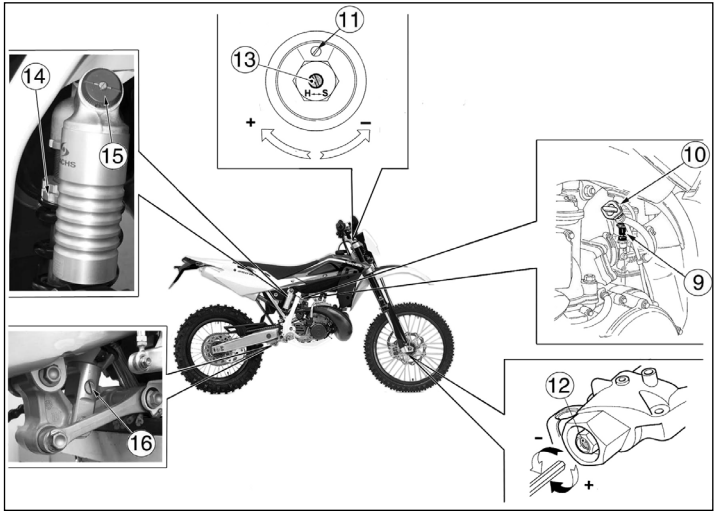


(*): Nr. progresivo
(●): Año del modelo

LOCALIZACIÓN MANDOS

1. Palanca mando freno delantero
2. Maneta de la mariposa
3. Commutador izquierdo
4. Pedal mando freno trasero
5. Pedal de arranque
6. Palanca mando embrague
7. Tapôn depósito carburante
8. Pedal mando cambio de marchas
9. Dispositivo starter (lado izquierdo)
10. Grifo del carburante
11. Tornillo descarga aire para vástago horquilla
12. Ajuste compresión para vástago horquilla
13. Ajuste extensión para vástago horquilla
14. Ajuste precarga muelle amortiguador
15. Ajuste compresión amortiguador (baja y alta velocidad de amortiguación)
16. Ajuste extensión amortiguador





FICHA TECNICA

MOTOR
Tipo.....monocilindrico de 2 tiempos
Enfriamento.....por liquido
Díametro cilindro (250).....mm 66,4
Díametro cilindro (300).....mm 72
Carrera.....mm 72
Cilindrata (250).....cm3 249,3
Cilindrata (300).....cm3 293,1
Relación de compresió
(con lumbreras cerradas) WR 250.....8,4:1
(con lumbreras cerradas) WR 300.....6,9:1
Puesta en marcha.....a pedal

DISTRIBUCION
Tipo.....válvula laminar en aspiración y válvula H.T.S. de mando macánico en el escape

LUBRICACIÓN
Motor.....mezcla, gasolina aceite al 3% durante el rodaje; al 2% NO MENOS, una vez efectuado el rodaje
Transmisión primaria/Cambio de velocidad.....mediante el aceite que contiene la bancada

ENCENDIDO
Tipo.....electrónico analogico de descarga capacitiva con avance variable
Bujía tipo.....NGK BR8EG
Distancia electrodos bujía.....0,6 ÷ 0,7 mm

ALIMENTACION
Tipo.....Carburador "Mikuni" TMX 38
Diámetro difusor.....mm 38
Surtidor máximo.....380
Surtidor mínim.....17,5
Surtidor estàrter.....50
Pulverisador.....R-8 (914)
Flotador (n° 2).....g 6,1
Válvula del gas.....5,0
Espiga cónica.....YC
Muesca fij. espiga cónica.....2a
Tornillo arrancador de aire.....rev. 2

TRANSMISION PRIMARIA
Piñón motor- Corona embrague.....Z 27- Z 69
Relación de transmisión.....2,555

EMBRAGUE
Tipo.....multidisco en baño de aceite con mando mecanico

CAMBIO VELOCIDAD
Tipo.....de engranajes de toma constante
Relación de transmisión
En 1a velocidad.....2,142 (z 30/14)
En 2a velocidad.....1,750 (z 28/16)
En 3a velocidad.....1,437 (z 23/16)
En 4a velocidad.....1,210 (z 23/19)
En 5a velocidad.....1,053 (z 20/19)

TRANSMISSION SECUNDARIA
Piñón salida cambio- Corona en la rueda
(250).....Z 13- Z 48
(300).....Z 14- Z 50
Relación de transmisión
(250).....3,692
(300).....3,571

RELACIONES TOTALES DE TRANSMISION
En 1a velocidad (250).....20,220
En 1a velocidad (300).....19,558
En 2a velocidad (250).....16,513
En 2a velocidad (300).....15,972
En 3a velocidad (250).....13,564
En 3a velocidad (300).....13,120
En 4a velocidad (250).....11,422
En 4a velocidad (300).....11,048
En 5a velocidad (250).....9,932
En 5a velocidad (300).....9,607

BASTIDOR
Tipo.....mono-traviesa, con tubos de sección circular en acero; bastidor trasero de aleación ligera

SUSPENSION DELANTERA
Tipo.....horquilla telehidráulica de vástagos vueltos al revés y perno adelantado (regulable en compresión y extensión); vástagos Ø 48 mm
Carrera en el eje de las patas.....300 mm

SUSPENSION TRASERA
Tipo.....progressiva con monoamortiguador hidráulico
Carrera de la rueda.....320 mm

FRENO DELANTERO
Tipo.....de disco fijo Ø 260 mm de el modelo "Wave" de mando hidráulico y pinza flotante

FRENO TRASERO
Tipo.....de disco flotante Ø220 de mando hidráulico y pinza flotante

ES

LLANTAS
Delantera .....TAKASAGO "Excel" in liga ligera: 1,6x21"
Trasera.....TAKASAGO "Excel" in liga ligera: 2,15x18"

NEUMATICOS
Delantera .....Michelin ENDURO COMP. 3 o bien Pirelli MT 83 Scorpion o bien Dunlop 54R-D907; 90/90x21"
Trasera ..... Michelin ENDURO COMP. 3 o bien Pirelli MT 83 Scorpion o bien Dunlop 70R-D907; 140/80x18"

Presión de inflado en frio
(delantero) (*) .....0,9÷1,0 Kg/cm2
(delantero) (%).....1,1 Kg/cm2
con el piloto y el pasajero
(trasero) (*).....0,8÷0,9 Kg/cm2
(trasero) (%) 1,0 Kg/cm2

(*) en caso de uso en carreras - (%) Para uso vial

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD
Distancia entre ejes .....mm 1465
Longitud total .....mm 2230
Anchura máxima.....mm 840
Altura máxima.....mm 1310
Altura sillín .....mm 975
Altura mínima desde el suelo .....mm 345
Peso listo para marchar, sin carburante.....kg 103
Capacidad depósito carburante, incluída una reserva de l 2 .....l 9,5
Liquido circuito de enfriamento.....l 1,1÷1,3
Aceite en el carter.....l. 0,8

TABLA DE LUBRICACIÓN, REPOSTAJES

Aceite lubricación motor CASTROL A747
Aceite lubricación cambio de marcias, transmisión primaria CASTROL POWER 1 RACING 10W-40
Líquido refrigerante motor CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Líquido instalación de frenado CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Liquìdo embrague CASTROL FORK OIL 10W
Lubrificación por grasa CASTROL LM GREASE 2
Aceite lubrificación cadena transmission secundaria CASTROL CHAIN LUBE RACING
Aceite horquilla delantera KHL15-11
Aceite amortiguador trasero CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Protección contactos eléctricos CASTROL METAL PARTS CLEANER
Tapavias para radiatores AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

CONTROLES

GRIFO DEL CARBURANTE

El grifo (1) colocado a la izquierda del depósito consta de tres posiciones:
OFF - cerrado; no sale carburante;
ON - abierto; el carburante sale del conducto principal;
RES - reserva; el carburante sale del conducto de reserva.
En el caso de que durante la marcha notara dificultades en la alimentación, ponga la palanca del grifo en posición RES. Tras efectuar el abastecimiento de carburante, llevar otra vez el grifo en posición ON.

ATENCIÓN*: Tener cuidado a no tocar el motor caliente cuando se trabaja sobre el grifo carburante.

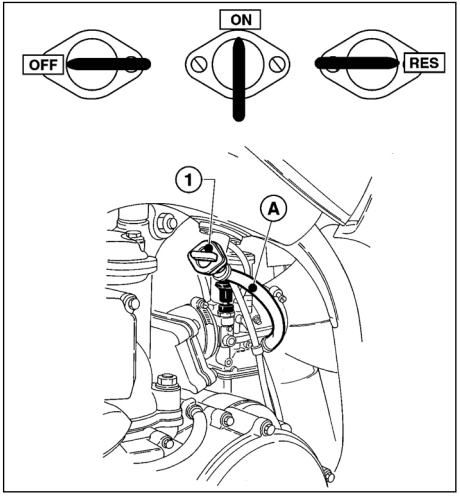
El grifo lleva incorporado un filtro: la acumulación de suciedad provoca una disminución del pasaje de
carburante hacia el carburador. Por lo tanto es necesario efectuar la limpieza de la siguiente manera:
1- Eliminar el carburante del depósito, desenganchar la tubería.
2- Remover el grifo, después del desmontar los tornillos de fijación. Limpiar el filtro de red con un solvente.
3- Reensamblar el grifo efectuando las operaciones inversas respecto al montaje. Girar el grifo en posición
"ON" y comprobar que no hayan pérdidas.

SOPORTE LATERAL
Cada motociclo está equipado con un soporte lateral (1).

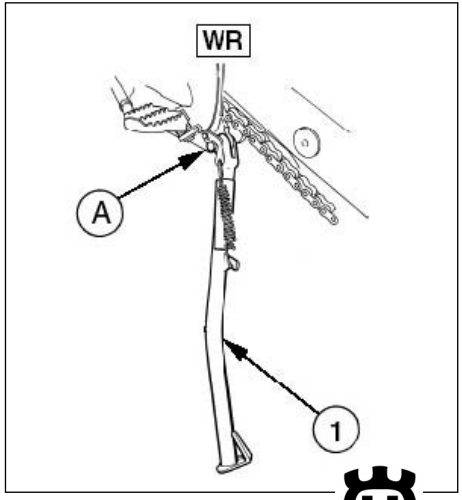
**ATENCIÓN*: El soporte está proyectado para soportar SÓLO EL PESO DEL MOTOCICLO.
No sentarse sobre el vehículo utilizando el soporte como apoyo; podrían producirse roturas que conllevarían graves lesiones personales.**

Controlar periódicamente el soporte lateral (ve "Ficha" de mantención periódica); averiguar que los muelles no sean perjudicados y que el soporte lateral se mueva libremente. En el caso el soporte lateral fuera ruidoso, lubricar el perno (A) de fijado.

ES



1. Grifo del carburante
A. Al carburador



CARBURANTE

El motociclo está dotado de un motor de dos tiempos que requiere una mezcla gasolina-aceite. El carburante aconsejado es gasolina sin plomo de 98 octanos.

Notas*: Si el motor tiene martilleo de válvulas, utilizar otra marca de gasolina o un ‹arburante ‹on un número de octanos más elevado.

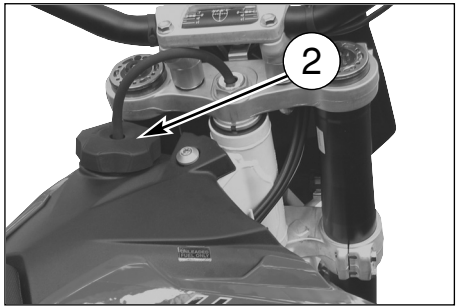
ATENCIÓN*: Si el motor tiene martilleo de válvulas no utilizarlo ulteriormente; podrían producirse graves daños ‹omo el agarrotamiento.

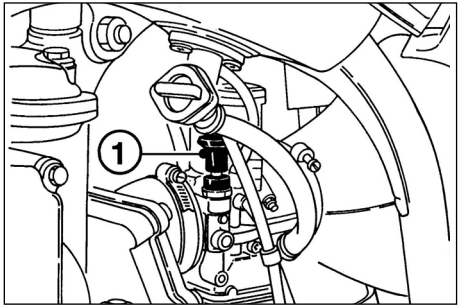
ATENCIÓN*: La gasolina es extremamente inflamable y en ‹ondiciones particulares puede volverse explosiva. Apagar siempre el motor, no fumar y no acercar flamas o ‹hispas en el área en la que se efectúa la provisión o se ‹onserva el ‹arburante.

ATENCIÓN*: No rellenar el depósito más del límite inferior de la boca de llenado. Tras la provisión, asegurarse que el tapón (2) del depósito esté ‹orrectamente ‹errado.

STARTER CARBURADOR

El pómulo (1) del starter, situado a la izquierda del carburador, es accionado para enriquecer la mezcla durante el arranque. Tirar el pómulo hacia arriba para abrir el starter; para cerrarlo efectuar la maniobra contraria.





INSTRUMENTO DIGITAL, TESTIGOS

El motociclo es equipado con un instrumento digital sobre el quale 2 testigos también son montados: deslumbrante y indicadores de dirección.

1- Testigo AZUL " Deslumbrante "
2- Testigo VERDE " Indicadores de dirección "
Se ilumina la pantalla del instrumento (color ámbar).

NOTAS
- Después del arranque del motor, por los primeros 2 segundos aparece la versión del SW de control; acabada la fase de control, el instrumento visualiza la última función programada.
- A cada apagamiento del motor, deja la visualización de las funciones del instrumento.
- El paso de una función a la otra y a la relativa puesta a cero, tiene que ser efectuado a través de la tecla SCROLL (A).
- Las funciones, que se pueden seleccionar en el orden, son las singuientes:

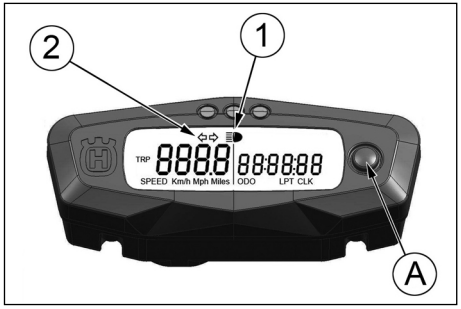
1- SPEED / ODO (figura 1)
2- SPEED / OROLOGIO (figura 2, pag 13)
3- SPEED / TRIP (figura 3, pag 13)
4- SPEED / CRONÓMETRO (figura 4, pag 13)
1- SPEED / ODO (figura 1)
.....

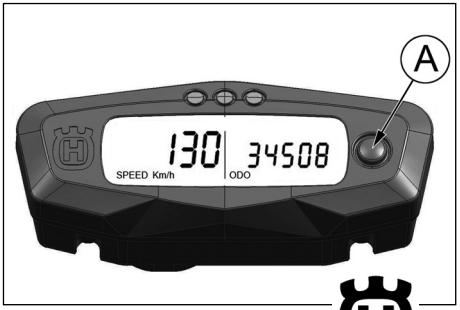
1- SPEED (kmh o bien mph) / ODO (figura 1)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max : 299 kmh o bien 299 mph;
- ODO: odómetro- Indicación max: 99999 km;

Para pasar de km a miles o de miles a km proceder en el modo siguiente:
1) visualizar la figura 1, apagar el motor y comprimir el pulsante SCROLL (A).
2) arrancar el motor manteniendo apretado el botón SCROLL (A) hasta el momento en el que aparece el símbolo " kmh o bien".
3) a continuación, se visualizarán alternativamente "Km/h" y "Mph Miles"; volver a apretar el botón SCROLL (A) en el momento en que se visualiza la unidad de medida que se quiere utilizar.

ES





2- SPEED /CLOCK (figura 2)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max : 299 kmh o bien 299 mph;
- CLOCK: reloj- Indicación de 0:00 a 23:59:59

Para regular el reloj, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos para incrementar las horas; concedido el pulsante, después de 3 segundos es posible incrementar los minutos.

3- SPEED / TRIP 1 (figura 3)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- TRIP 1: distancia- Indicación max: 999, 9 km (el dato será perdido por tensión inferior a 6V).

Para regular el TRIP, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos.

4- SPEED / CRONÓMETR O (STP) (figura 4)

- SPEED: velocidad del vehículo -Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- STP 1: tiempo de recorrido kmmi
- Indicación de 0:00 a 99:59:59 (el dato será perdido por tensión inferior a 6V).

El contador STP se activa comprimiendo el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos.

- Fase 1: activación función;
- Fase 2: stop a los contadores;
- Fase 3: puesta a cero STP;
- Fase 4: activación función;
- Fase 5: stop a los contadores;

.....

y tan en seguida

MANDO DEL GAS

El puño (1) del gas está situado en el lado derecho del manubrio. La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA
No se olvide de apretar los tornillos (A) después de la regulación.

COMANDO FRENO ANTERIORE

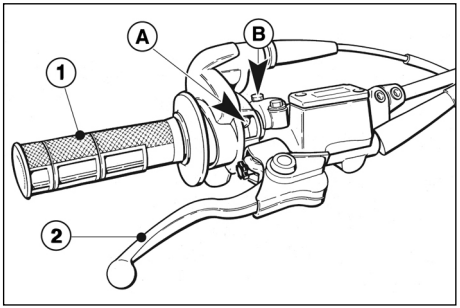
La palanca (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar. La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

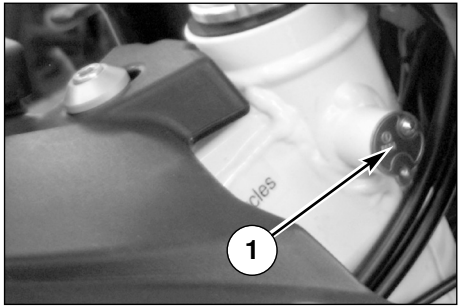
ADVERTENCIA
No se olvide de apretar los tornillos (B) después de la regulación.

BLOQUEO DE LA DIRECCION

La motocicleta está provista de un bloqueador (1) de dirección que se encuentra en la parte derecha de la manillar de dirección.
Para bloquear la dirección actúe como se indica a continuación: gire el manillar hacia la izquierda, coloque la llave en la cerradura y gire en sentido antihorario. Empuje hacia dentro y si fuera necessario, gire el manillar en los dos sentidos. Gire la llave en el sentido horario y extráigala de la cerradura .
Para debloquear la dirección, cumpla las operaciones en sentido inverso.

ES





CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR

El conmutador izquierdo tiene los siguientes mandos:

1) Pulsador parada motor ( )

2) "HI" ( ) mando selección luz deslumbrante

"LO" ( ) mando selección luz de cruce

3) TURN

= Activación indicadores de dirección izquierdos (retorno automático)

= Activación indicadores de dirección derechos (retorno automático)

Para desactivar el indicador pulse la palanca de mando cuando ha vuelto al centro.

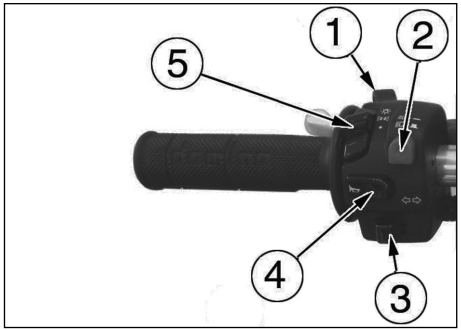
4) HORN = ( ) Avisador acústico.

5) LIGHTS

= Mando encendido luces de cruce y deslumbrantes

= Mando encendido luces de estacionamiento

= Apagado



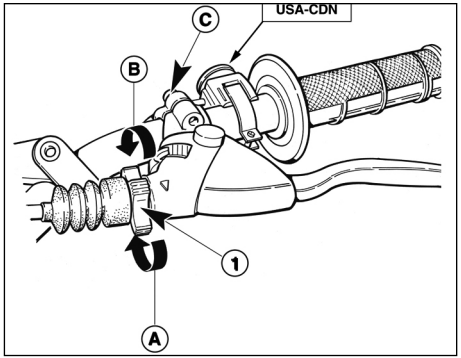
MANDO EMBRAGUE

La palanca del embrague está situada a la izquierda de la manillar y está dotada de protección. El soporte de la palanca está dotado de un tornillo de regulación (1) para regular el juego del cable del embrague (véaser pag. 22). La palanca puede regularse para adaptarla a su posición de manejo.

ADVERTENCIA

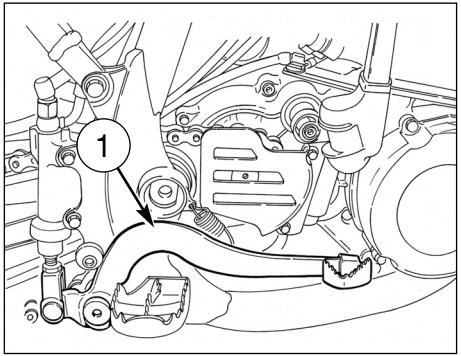
No se olvide de apretar los tornillos (C) después de la regulacion.

A: para disminuir el juego
B: para aumentar el juego



MANDO DEL FRENO TRASERO

El pedal (1) del mando del freno trasero se encuentra a la derecha de la motocicleta. En el momento del frenado, un interruptor de stop provoca el encendido de la lámpara del faro trasero.



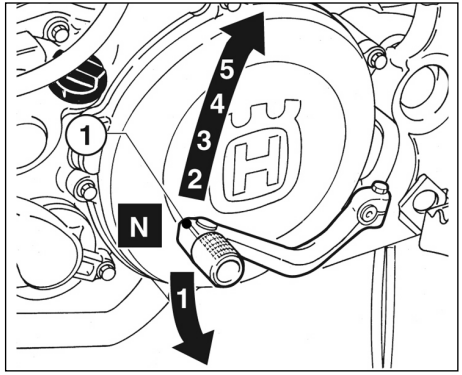
MANDO DE CAMBIO

La palanca (1) se encuentra a la izquierda del motor. El piloto, cada vez que cambie la marcha, tiene que dejar libre el pedal que vuelve a su posición central; luego se puede embragar otra marcha. La posición "desembragado" (N) se encuentra entre la primera y la segunda marcha.
Se embraga la marcha primera empujando hacia abajo la palanca; para las restantes marchas empujar hacia arriba.
La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación se necesita aflojar el tornillo, quitar la leva y colocarla en otra posición en el árbol.
Bloquee el tornillo una vez efectuada la operación.

ADVERTENCIA*: No cambiar las marchas sin desembragar y cerrar el gas. El motor podría ir "fuera revoluciones" y sufrir daños.

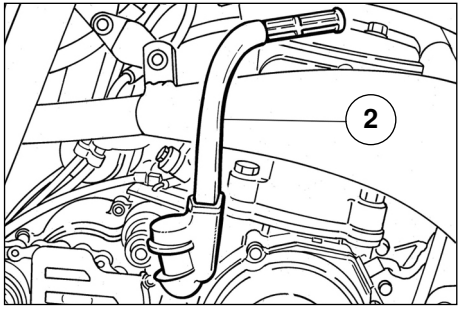
ATENCIÓN*: No reducir las marcha cuando se tiene una velocidad que podría llevar el motor "fuera revoluciones" o causar pérdida de adherencia a la rueda trasera, si se seleccionara la velocidad justo inferior.

N: Desembragado



PEDAL DE ARRANQUE

El pedal (2) se encuentra en el lado derecha de la motocicleta.



ES

INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

CONTROLES PRELIMINARES
ATENCION!
Examine atentamente esta lista antes de conducir la moto a fin de evitar accidentes o averías durante la marcha.

1. **Controle todos los líquidos**
   A. Nivel aceite cambio
   B. Nivel carburante
   C. Nivel líquido de enfriamiento

Asegúrese de que todos los tapones se encuentren instalados correctamente.

ATENCIÓN*: ¡No remover el tapón del radiador cuando el motor está caliente!

2. **Controle todos los mandos**
   A. Maneta de la mariposa
   B. Palanca del embrague
   Asegúrese de que las transmisiones flexibles no estén dañadas y que se deslicen libremente.
3. **Controle los frenos**
   Asegúrese de que no haya pérdidas de aceite y de que las tuberías no estén gastadas.
   Controle el funcionamiento.
4. **Controle las suspensiones**
   Comprima la horquilla y la suspensión trasera
   Controle que no haya pérdidas de aceite y asegúrese de que el funcionamiento sea correcto.
5. **Controle las ruedas**
   Controle los radios y que no estén gastados los cojinetes.
   Controle las llantas y los neumáticos.
   Controle la presión de los neumáticos.
6. **Controle los rodillos tensores de cadena, el piñón y la corona**
   Controle el desgaste de los rodillos, del piñón y de la corona
   Asegúrese de que la cadena esté regulada y lubricada correctamente.
7. **Controle el filtro de aire y el sistema de aspiración**
   Controle que el filtro esté limpio
   Controle los empalmes de goma y los collares
8. **Controle el sistema de escape**
   Controle el montaje y compruebe eventuales roturas
   Controle los silenciadores
9. **Controle los pares de torsión**
   A. Bujía (ver pag.23).
   B. Comprobación general de los ajustes
10. **Controle la dirección**
    Controle el juego de los cojinetes de la dirección.
11. **Controlar la instalación eléctrica**
    Poner en marcha el motor y controlar que los faros, las luces de parada, los indicadores de dirección, los indicadores en el panel y la bocina funcionen regularmente.

ATENCIÓN*: La inobservancia de estos controles cotidianos a efectuar antes del utilizo, puede causar serios daños al vehículo o graves accidentes.

RODAJE

Al fin de alcanzar un correcto ajuste entre las parte del motor en movimiento y permitir un uso optimal del motociclo, es necesario efectuar un período de rodaje de algunas horas según las indicaciones de abajo.
1. Accionar el motor y SIN MOVERSE dejarlo girar al mínimo abriendo y cerrando el acelerador periódicamente hasta cuando se haya calentado completamente. Luego de 3-4 minutos la temperatura del refrigerante habrá
alcanzado 60° C/140° F. aprox.
2. Apagar el motor dejarlo enfriar naturalmente hasta la temperatura ambiente; esto consentirá el correcto asentamiento del pistón en el cilindro.
3. Repetir los ciclos 1 y 2 siempre con la MOTOCICLETA DETENIDA
4. Llevar el motor a la temperatura normal de ejercicio. Manejar la motocicleta durante10 minutos a velocidad moderada. Repetir la operación de enfriamiento anteriormente describida. EVITAR BRUSCAS
ACELERACIONES.
5. Calentar el motor hasta alcanzar la temperatura de ejercicio. Manejar la motocicleta por aproximadamente 15 minutos acelerando gradualmente. Evitar siempre bruscas aceleraciones.
6. Repetir el ciclo de enfriamiento.
7. También luego de haber completado el rodaje, evitar la apertura completa del gas hasta que el motor no habrá alcanzado la temperatura de ejercicio. La correcta realización de este procedimiento de rodaje, incrementará sensiblemente la duración y las prestaciones del motor.

CONTROLES DURANTE EL RODAJE

Los controles que se deben efectuar durante el rodaje son los siguientes:
- CONTROL TENSION RADIOS RUEDAS (vedi pag. 50);
- CONTROL AJUSTE RUEDAS;
- CONTROL AJUSTE PERNO HORQUILLA;
- CONTROL REGULACION CADENA (vedi pag. 34);
- CONTROL JUEGO COJINETES DE DIRECCION (vedi pag. 25);
- CONTROL AJUSTE MANILLAR;
- CONTROL AJUSTE MOTOR AL CHASIS;
- CONTROL AJUSTE CONEXION ASPIRACION;
- CONTROL AJUSTE TUERCAS CABEZA Y CILINDRO.

Nota*: Al terminar el rodaje, montar una bujía nueva y sustituir el aceite del cambio.

ARRANQUE DEL MOTOR

Para proceder correctamente al arranque del motor en frío, haga lo siguiente:
- poner el cambio de marchas en punto muerto;
- Ponga el grifo del carburante (1) en posición ON;
alce la palanca del STARTER (3) en el carburador.
Dejando el pomo de la mariposa en posición completamente cerrada, actúe en el pedal (4) de arranque Lleve el pomo del starter a la posición inicial en cuanto el motor esté en condiciones de mantener el ralentí. En caso de arranque en caliente NO utilice el starter.
El arranque se puede realizar también con la marcha engranada previo desembrague.
En caso de ahogo del carburador, cierre el grifo del carburante, el starter y apriete el pedal de arranque hasta que el motor se ponga en marcha. Si fuera necesario, remueva la bujía y séquela.

NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUE A. FRÍO A. BAJAS TEMPERATURAS

Se encomienda de efectuar una breve calefacción a lo mínimo hasta a cuando, después de haber desconectado el dispositivo del starter, habrá una normal respuesta del motor a las aberturas del mando mariposa. Éste permitirá al lubricante de alcanzar la correcta temperatura de ejercicio garantizando así el correcto funcionamiento de todos los órganos del motor. Evitar efectuar una calefacción demasiado prolongada del motor.

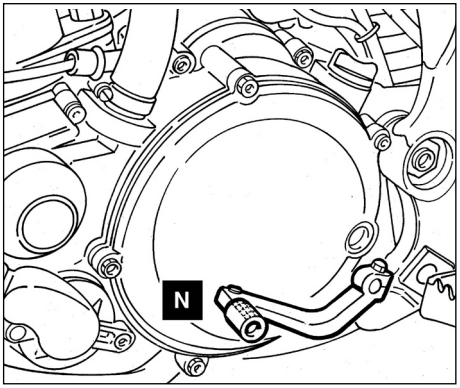
IMPORTANTE

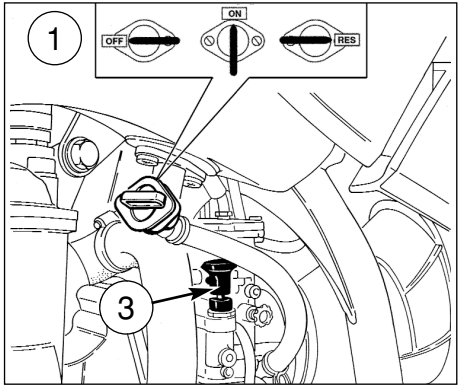
No acelere nunca el motor después de un arranque en frío.

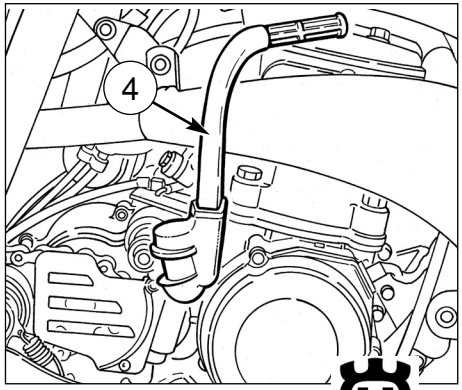
ATENCIÓN*: La instalación de descarga contiene gas de monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.

ATENCIÓN*: Durante la fase de arranque de este tipo de motociclo de altas prestaciones, tal vez puede ocurrir un fuerte "rebote". No poner en marcha el motor sin haberse puesto antes botas adecuadas para conducir, de grande protección. Hay el riesgo de herirse seriamente en la pierna en caso el pedal "rebote" y el pie se deslice.

ES



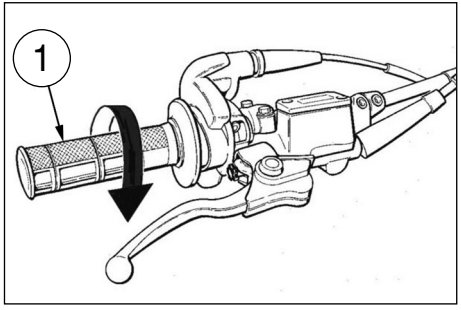


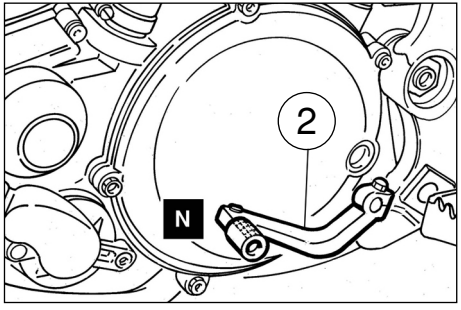


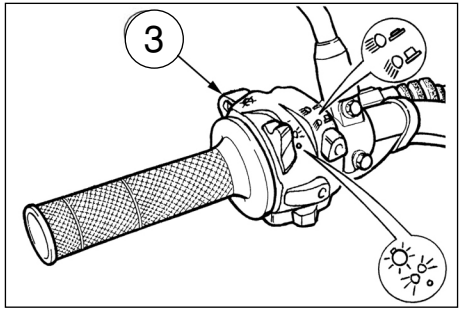
PARADA DEL MOTOCICLO Y DEL MOTOR

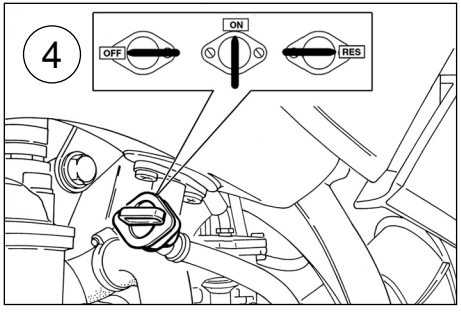
- Cerrar completamente la palanca (1) del gas de manera que el motociclo decelere.
- Frenar con los frenos delantero y trasero mientras se reducen las marchas (para obtener una fuerte deceleratión, actuar de manera decidida sobre la palanca y el pedal de los frenos).
- Una vez parado el motociclo, desembragar por completo y poner la palanca (2) de cambio en punto morto.
- Apretar el pulsador (3) de parada del motor.
- Cerrar la válvula (4) del combustible.

Luego de detener la motocicleta, colocarla en el soporte lateral.









CONTROL NIVEL ACEITE DEL CAMBIO

Manteniendo el motociclo en plano y en posición vertical, remover el tornillo (C) de control y averiguar el nivel a través del agujero que tiene el tornillo mismo.

Notas*: Realice esta operación con el motor caliente.

A: Tapon de salida
B: Tapon entrada
C: Tornillo control nivel

SUBSTITUCION ACEITE DEL CAMBIO

Para substituir completamente el aceite, destornille el tapón (A) debajo del cárter y haga salir completamente el aceite; luego vuelva a atornillar el tapón con su correspondiente guarnición y vierta el aceite fresco por el orificio del tapón de carga. Emplee siempre aceite en cantidad y tipo prescripto (véase pág. 8).

Notas:
Realice esta operación con el motor caliente.

A: Tapon de salida

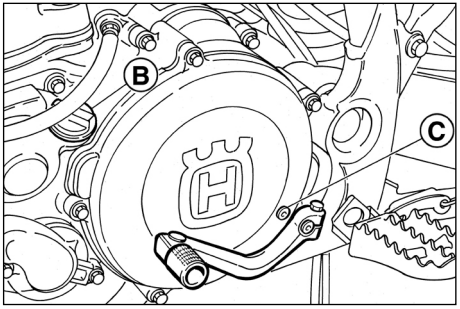
CONTROL NIVEL LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

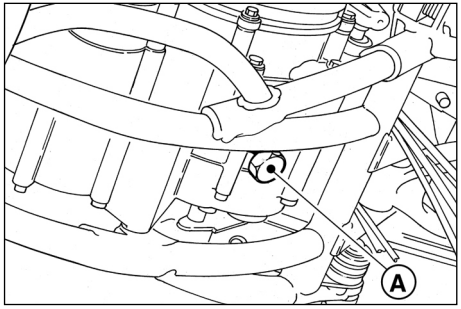
Controlar el nivel (1) en el radiador derecho con el motor parado con el motociclo en posición vertical. El refrigerante se debe encontrar a 10 mm por encima de las piezas.

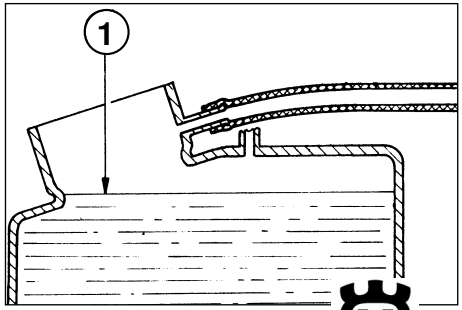
El tapón del radiador está provisto de dos posiciones de desbloqueo, la primiera sirve para la descarga preventiva de la presión.

ADVERTENCIA
No quite el tapón del radiador con el motor caliente. Se corre el riesgo de que el líquido salga y produzca quemaduras.

NOTA
Pueden surgir dificultades al eliminar el líquido de superficies pintadas. Si ocurriera así, lave con agua.

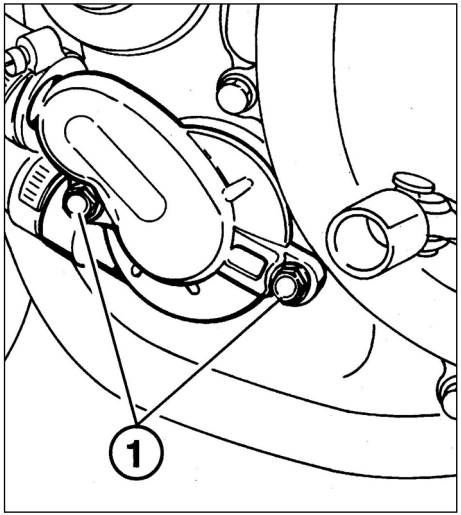






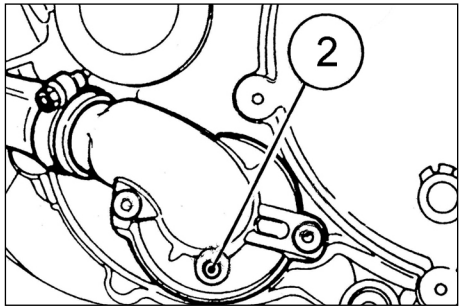
SUBSTITUCION LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

Sustituirlo obrando de la siguiente manera con el motor frio:
- remueva el tapon del radiator derecho;
- quitar el tornillo de purga (2) situado en la tapa bomba o la tapa bomba desenroscando los dos tornillos (1) de fijación;
- inclinar la moto hacia el izquierdo para que salga mas facilmente el liquido;
- dejar que salga todo el liquido;
- volver a colocar el tornillo e purga o la tapa bomba;
- vertir en el radiator la cantidad de liquido prevista (página 8);
- lleve el motor a temperatura para eliminar eventuales burbujas de aire;
- colocar la motocicleta en posicion vertical y controlar que el nivel del liquido de enfriamento tiene que encontrarse approx. a 10 mm por encima de la masa radiante (en caso contrario, rellenar);
- tornillar el tapon del radiator derecho.



ATENCIÓN*: El refrigerante sobre los neumáticos los volverá resbaladizos con riesgos potenciales de accidentes o lesiones.

Controre periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimento periódico): esto evitare pérdidas de agua y por tanto agarrotamientos del motor. Si en los tubos se presentaran grietas, hinchazones o endurecimientos debidos a que los manguitos están resecos, es conveniente subtituirlos. Controlar el correcto fijado de los abrazaderas.



REGULACION CABLE MANDO MARIPOSA

La regulación del cable del mando del gas se puede efectuar a través del ajuste situado en el mando mismo o del que se halla sobre la tapa del carburador. Para comprobar que el cable de mando de la mariposa esté bien
regulado, haga lo siguiente:
- remueva el capuchón de goma;
- moviendo adelante y atrás la funda de la transmisión se debe encontrar un juego de 1 mm aproximadamente;
- en el caso de que este juego fuera superior, desbloquee la contratuerca (1) y destornille el regulador (2); actúe inversamente en el caso de que el juego sea inferior a 1 mm;
- si la longitud del regulador (2) no fuera suficiente para obtener una regulación correcta, actúe en el regulador posicionado en el carburador. También en éste se debe encontrar un juego de 1 mm aproximadamente; en caso contrario, destornille o atornille el regulador enroscar o desenroscar el regulador (4) para disminuir o aumentar dicho juego tras haber aflojado la contratuerca (3).

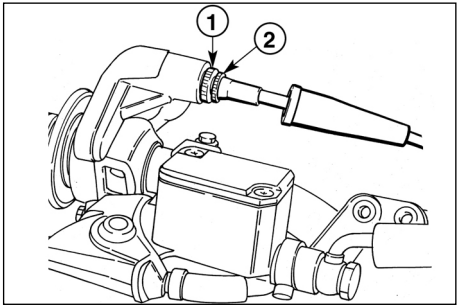
ATENCIÓN*: Los gases de descarga contienen monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.

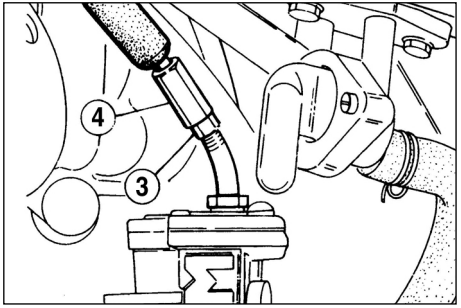
REGULACION RALENTI

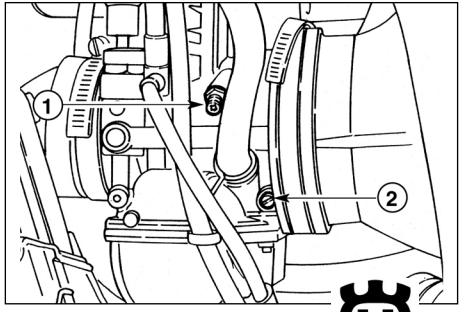
La regulación del ralentí debe ser efectuada sólo con el motor caliente y con el mando de la mariposa en posición cerrada actuando de la siguiente manera:
- gire el tornillo de regulación del ralentí (1) hasta obtener un régimen del motor más bien elevado (gire en el sentido de las manecillas del reloj para aumentar el régimen, en sentido contrario a las manecillas del reloj para disminuirlo);
- gire el tornillo de regulación de la mezcla (2) en el sentido de las manecillas del reloj o en el contrario hasta que el motor gire lo más regular posible;
- destornille paulatinamente el tornillo (1) hasta obtener el ralentí más adecuado.

ATENCIÓN*: Utilizar el vehículo con el cable mando gas dañado perjudica notablemente la seguridad en la conducción.

ES





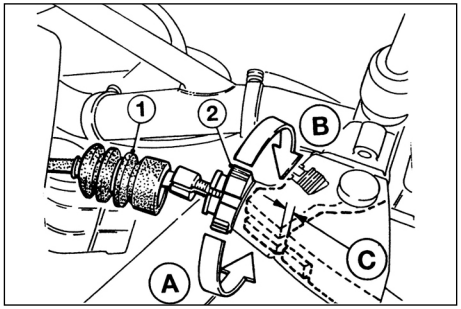


AJUSTE EMBRAGUE

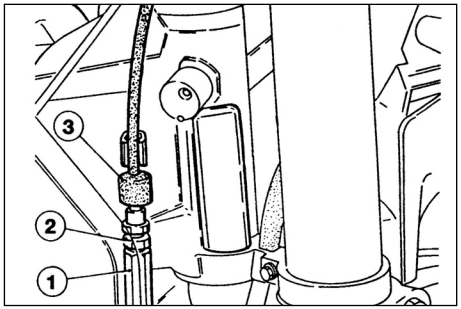
El embrague no necesita, por lo general, más ajustes que el de la tensión del cable utilizando el grupo de ajuste colocado en el manillar. Por lo general, basta con actuar en el tornillo de ajuste colocado en el manillar para recuperar el juego debido al alargamiento de la transmisión flexible. La palanca de mandos tiene que tener siempre una carrera en vacío C (aproxim. 3 mm) antes de desembragar. Para regular este juego, actúe en el ajuste (2) después de extraer el capuchón de goma (1); girando el ajuste en el sentido indicado por la flecha A se reduce el juego C mientras girándolo en el sentido indicado por la flecha B se aumenta el juego.

Hay otra posibilidad de ajuste y es la que da el tensor (1) colocado a la derecha del bastidor. Si, luego del ajuste, el embrague patina bajo carga o arrastra incluso cuando está desembragado, se debe desmontar para las
comprobaciones del caso. Para realizar estas operaciones diríjase al Concesionario.

1. Capuchón de goma
2. Tornillo de ajuste



1. Tornillo de ajuste
2. Contratuerca
3. Capuchón de goma



CONTROL BUJA DE ENCENDIDO

La bujía (2) es NGK BR8EG; la distancia entre los electrodos tiene que ser 0,6÷0,7 mm.
Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.
Una distancia menor, puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento ralentí y de prestaciones a bajas velocidades.
Limpie la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de removerla después de haber quitado el capuchón (1).
Es útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de quitarla de su asiento dado que los depósitos y la coloración del aislante suministran indicaciones útiles.

Grado termico exacto:
El extremo del aislante está seco y el color es marrón claro o gris.
Grado termico elevado:
El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.
Grado termico bajo:
La bujía se ha recalentado y la punta del aislante es cristalina y de color blanco o gris.

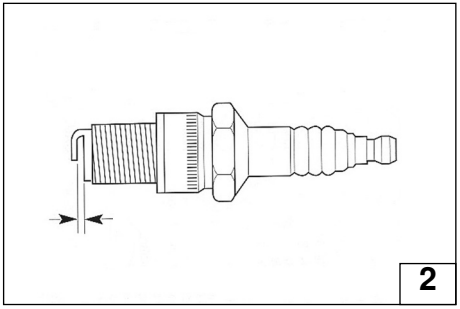
ADVERTENCIA*: Efectuar la eventual sustitución de la bujía, con otra "más caliente" o "más fría", con mucho cuidado. Una bujía de grado térmico demasiado elevado puede causar preencendido con posibles daños al motor.
Una bujía de grado térmico demasiado bajo puede causar un notable aumento en los depósitos carbonosos.

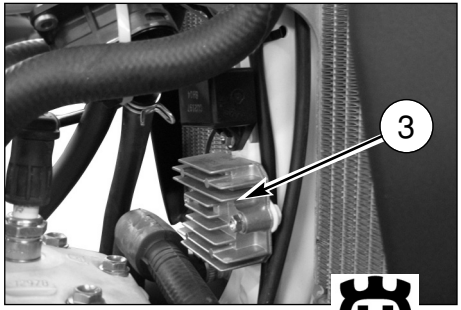
Antes de volver a montar la bujía ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillo metálico. Aplique grasa grafitada en la rosca de la bujía y atorníllela a mano a fondo, luego apriétela al par de torsión de 23,5÷25,5 Nm.
La bujía que presente rajaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser substituida.

ES

REGULADOR DE TENSION

El regulator de tension (1) está fijàdo sobre el bastidor, entre los dos radiadores.

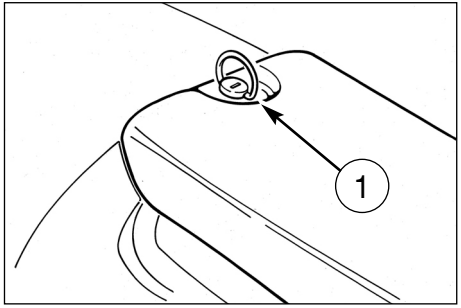


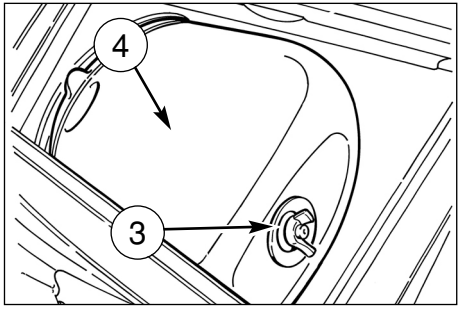


CONTROL FILTRO AIRE

Gire en el sentido contrario a las manecillas del reloj el perno trasero (1), remuévalo y extraiga el sillín desprendiéndolo del tornillo de fijación delantero.

Saque el tornillo (3) y remueva el filtro del aire completo (4). Separe el filtro (5) del bastidor (6).



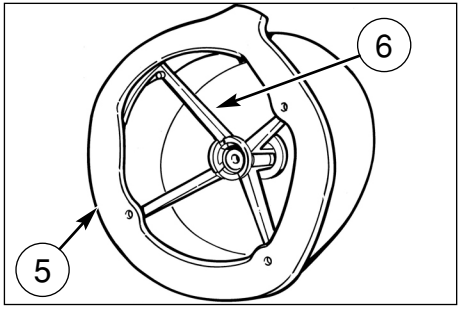


LIMPIEZA FILTRO AIRE

Lavar el filtro con un detergente específico (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER o producto similar) y séquelo perfectamente (lavar el filtro con gasolina sólo en caso de necesidad). Sumérjalo en aceite especial por filtros (CASTROL FOAM AIR FILTER OIL o producto similar) y estrujarlo para hacer salir el en aceite superfluo.

ATENCIÓN*: Para la limpieza del elemento filtrante no utilizar gasolina o solvente de punto de inflamabilidad bajo; podrían ocurrir incendios o explosiones.

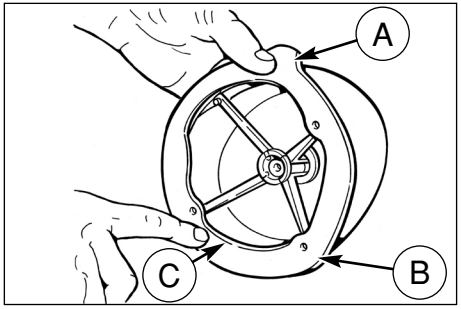
ATENCIÓN*: Limpiar el elemento filtrante en un área bien ventilada y no acercar chispas o flamas al área de trabajo.



MONTAJE

Coloque grasa sobre los bordes (C) del filtro del lado de su alojamiento a fin de obtener una buena estabilización. Al volver a montar el filtro en su alojamiento, asegurarse de que la oreja (A) esté dirigida hacia arriba y que la arista (B) se encuentre en el lado inferior izquierdo de la caja del filtro. Vuelva a montar las démas partes sacadas anteriormente .

ATENCIÓN*: En caso de montaje incorrecto del filtro, suciedad y polvo podrían introducirse y provocar el desgaste rápido de los segmentos pistón y del cilindro.

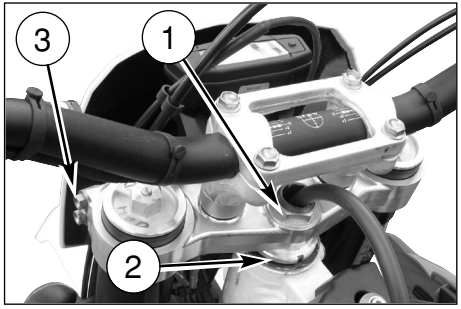


REGULACION JUEGO DE LOS COJINETES DE LA DIRECCION

Por motivos de seguridad, la dirección tendrá que estar regulada siempre de manera tal que el manillar gire libremente sin juego. Para controlar el ajuste de la dirección, coloque debajo del motor un caballete o un soporte de modo que la rueda delantera quede levantada del suelo.
Pulse ligeramente en los extremos del manillar para poner en rotación la articulación de la dirección; el manillar tiene que girar sin esfuerzo.

Póngase en el suelo frente a la moto, coja los extremos inferiores de los porta-varillas de la horquilla y muévalos en el sentido perpendicular al eje. Si advierte juego deberá regular de la siguiente manera:
- afloje la tuerca (1) del tubo de dirección;
- afloje los cuatro tornillos (3) de fijación de la culata de dirección en los vástagos de la horquilla;
- girar en el sentido de las agujas del reloj la abrazadera (2) del tubo de dirección usando la llave especial hasta obtener el ajuste correcto del juego.
- apriete la tuerca (1) del tubo al par de torsión de 8÷9 Kgm (78,4÷88,3 Nm)
- apriete los cuatro tornillos (3) en la cabeza de dirección a 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

ADVERTENCIA*: Por razones de seguridad, no conducir el motociclo con los cojinetes de dirección dañados.



ES

AJUSTE PALANCA DE MANDO FRENO DELANTERO Y CONTROL NIVEL FLUIDO

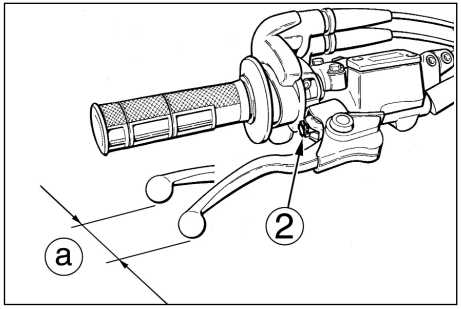
El registro (2) sitio sobre la palanca de mando permite variar el juego (a). El juego (a) deberà ser sempre al menos de 3 mm. El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor minimo (1) visible a través de la mirilla de inspección, lado trasero.

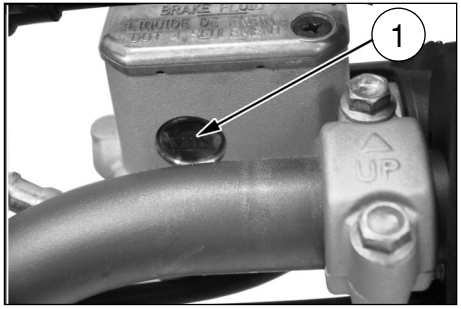
Un a eventual disminución del nivel del fluido puede dar la posibilidad de que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

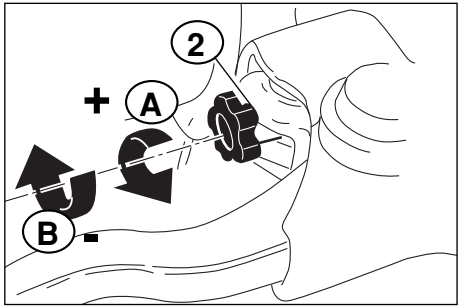
ATENCIÓN*: Si la palanca del freno resulta demasiado "blanda", significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación. Ya que conducir en estas condiciones es peligroso, hacer controlar la instalación de los frenos en un Concesionario Husqvarna.

ADVERTENCIA*: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o partes trasparentes (ej. cristales de los proyectores).
ADVERTENCIA*: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, eliminar completamente el existente.
ATENCIÓN*: El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte interesada y, si se tratara de los ojos, dirigirse a un médico.

A: para aumentar el juego
B: para disminuir el juego







AJUSTE POSICION PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto del reposapiés, se puede ajustar según las exigencias personales. Teniendo que realizar dicho ajuste actúe del modo siguiente:
- afloje el tornillo (1);
- para regular la carrera en vacio (A), gire la leva (2);
- una vez acabado el ajuste, vuelva a apretar il tornillo (1).

Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del peda, según las instrucciones presentadas a continuación.

AJUSTE FUNCIONAMIENTO EN VACIO FRENO TRASERO

El pedal de mando del freno trasero, tiene que tener una carrera en vacío (B) de 5 mm antes de comenzar la acción frenante.

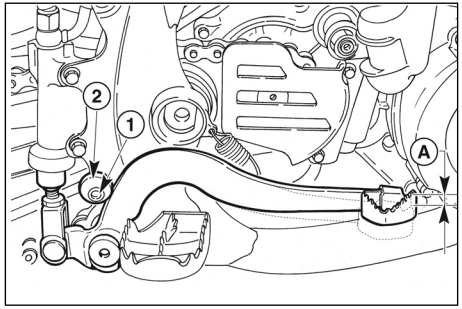
En el caso de que esto no se produjera ajústelo del modo siguiente:
- afloje la tuerca (3);
- actúe en la varilla de mando de la bomba (4) para aumentar o bien desminuir la carrera en vacío;
- una vez acabada la operación vuelva a apretar la tuerca (3).

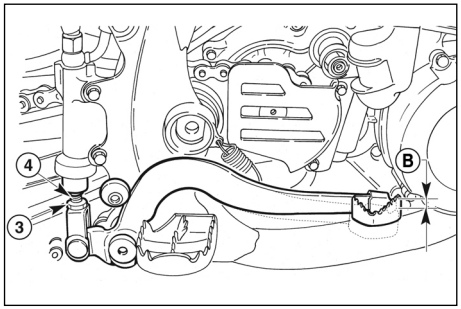
ATENCION
Si no se realiza la carrera en vacío prescripta se provoca el desgaste rápido de las pastillas del freno con el consiguiente peligro de llegar a la TOTAL INEFICIENCIA DEL FRENO.

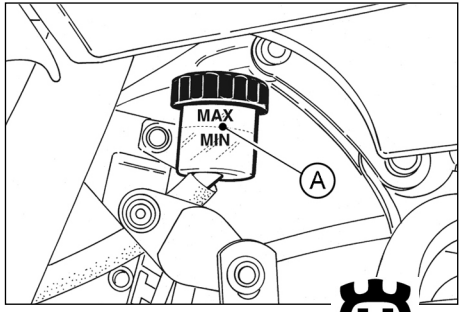
CONTROL NIVEL DEL FLUIDO

El nivel (A) tiene que encontrarse entre las muescas del depósito de la bomba.

ES







REGULACION DE LAS SUSPENSIONES SOBRE LA BASE DE PARTICULARES CONDICIONES DE LA PISTA

Las siguientes indicaciones representan una guía indicativa para la puesta a punto de las suspensiones según el tipo de terreno en el que se va a usar el motociclo. Antes de efectuar cualquier modificación y también después, si el nuevo ajuste no fuera satisfactorio es necesario empezar siempre a partir del calibrado estándar aumentando o disminuyendo las posiciones de la regulación una a la vez.

TERRENO DURO
Horquilla: regulación más suave en compresión.
Amortiguador: regulación más suave en compresión.
En caso de marcha rápida, regulación más suave sea en compresión que en extensión para ambas las suspensiones; esta última modificación favorece la adherencia de las ruedas sobre el terreno.

TERRENO ARENOSO
Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro con contemporánea regulación más suave en la comprensión y más dura en la extensión.
Amortiguador: regulación más dura en compresión y sobre todo en extensión; actuar además sobre la precarga del muelle para bajar la parte trasera de la moto.

TERRENO FANGOSO
Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro.
Amortiguador: regulación más dura sea en compresión que en extensión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro; actuar además sobre la precarga del muelle para levantar la parte trasera de la moto.
Se aconseja la sustitución de los muelles sobre ambas suspensiones al fin de compensar el aumento de peso debido a la acumulación de fango.

NOTAS
Si la horquilla fuera demasiado suave o demasiado dura en todas las condiciones de ajuste, controlar el nivel del aceite en el vástago ya que éste podría ser demasiado alto bajo o demasiado alto; hay que recordar que una cantidad mayor de aceite en la horquilla comporta una purga de aire más frecuente. Si las suspensiones no responden a la variación de calibrado, controlar los grupos de ajuste ya que podrían estar bloqueados.

Los calibrados estándar y los procedimientos de regulación están indicadas a continuación.

REGULACION HORQUILLA

a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR)
Calibrado estándar: -10 déclics

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (A) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR)
Calibrado estándar: -10 déclics

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

c) PURGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente).
Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D).
Cerrar la válvula una vea terminada la operación.

ATENCION!
NOTA: No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máxima de apertura y cierre.

NIVEL DEL ACEITE DE LA HORQUILLA

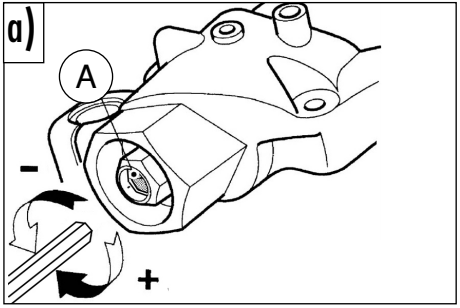
Para obtener el funcionamiento regular de la horquilla es indispensable que en ambas patas se encuentre la cantidad prevista de aceite.
Para controlar el nivel del aceite al interior de los vástagos es necesario remover los mismos de la horquilla y actuar de la siguiente manera:
- remueva los tapones de las varillas de fuerza;
- quite los resortes de las vástagos haciendo escurrir el aceite dentro de los mismos;
- lleve la horquilla a final de carrera;
- compruebe que el nivel se encuentre a la distancia de 140mm (5.51 in.) del límite superior de la varilla de fuerza.

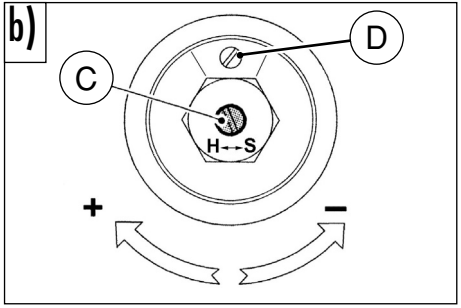
CANDIDAD DE ACEITE POR CADA BARRA

643 cm^3

NOTA
índice de flexibilidad muelles de serie:
K=8,4 N/mm

NOTA
Para no alterar el valor de precar-ga, sustituir siempre el muelle y los separadores acoplados.



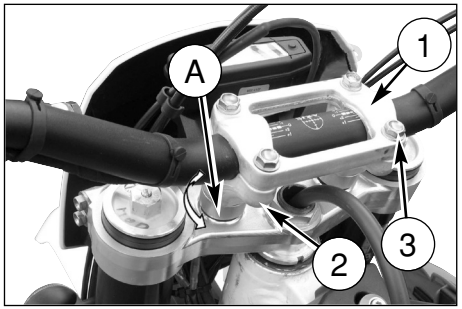


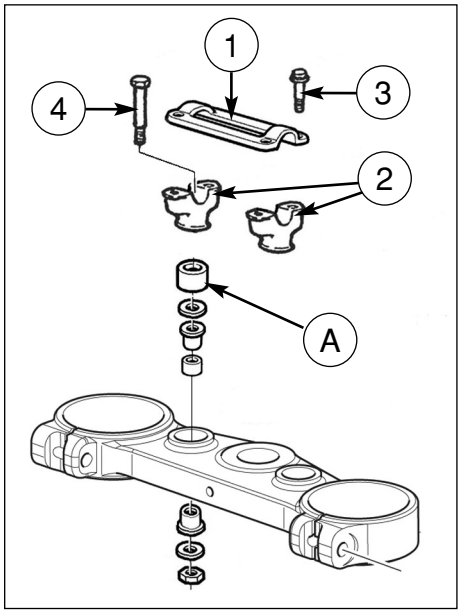
MODIFICACIÓN POSICIÓN Y ALTURA DEL MANILLAR

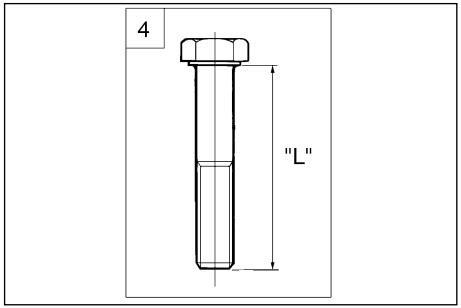
La posición (a) y la altura (b) del manillar pueden ser modificados por mejor conformarse con Su exigencias de guía.
Para ejecutar las operaciones, quitar el grillete superior (1) y el inferior (2) después de desmontar los correspondientes tornillos de fijación (3) y (4).

a) Modificación posición del manillar
Girar la abrazadera inferior de 180° para avanzar o retroceder (10mm - 0.04in.) la posición del manillar en relación a esta inicial.

b) Modificación altura manillar
Remover el separador inferior (A) y reemplazar el tornillo (4) con uno de largo L=65 mm
Ejecutar el reensamblaje obrando contrariamente y apretando los tornillos (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) y los tornillos (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).



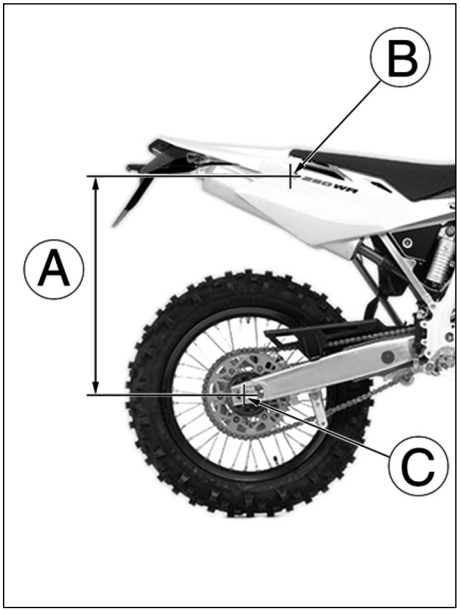




REGULACION AMORTIGUADOR

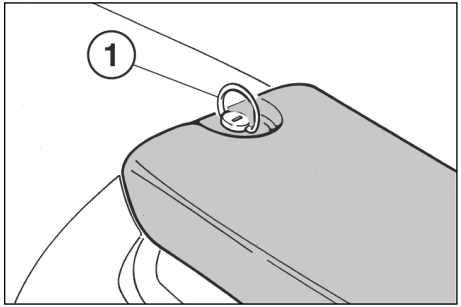
El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.
Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:
1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (A);
2. Siéntese en la moto con todo el equipo y la posición nor mal de conducción;
3. Con la ayuda de otra persona registre la nueva distancia (A).

B: eje tornillo sujection panel
C: eje perno rueda delantera



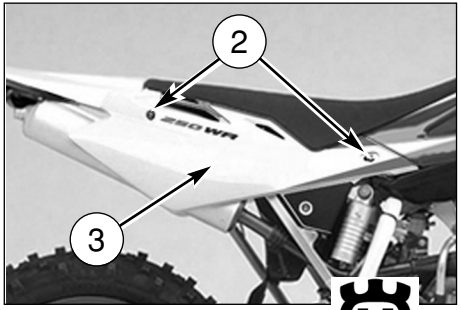
4. La diferencia entre estas dos medidas constituye la DISMI NUCION DE ALTURA de la parte trasera de la moto.
   La disminución di altura aconsejada es de 100 mm. con amortiguador frío y de 95 mm con amortiguador caliente.
5. Para obtener una correcta disminución de la altura en rela ción a su peso, regule la precarga del resorte del amortigua dor según se describe al lado.

ATENCIÓN*: Nunca desmontar el amortiguador ya que contiene gas bajo presión. Para intervenciones de mayor entidad dirigirse al Concesionario Husqvarna.



REGULACION PRECARGA RESORTE AMORTIGUADOR

Para efectuar la operación proceda de las siguiente manera:
1. Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación, retirar los tornillos (2) y el panel lateral derecho (3).



ES

2. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
3. Afloje la contravirola por medio de una llave de gancho o bien con un punzón de aluminio.
4. Gire la virola de regulación hasta la posición deseada.
5. Efectuada la regulación en función de su peso y del estilo de conducción, bloquee firmemente la contravirola. (par de torsión para ambas virolas: 5 Kgm).
6. Reensamblar el panel lateral derecho y el sillín.

ATENCIÓN*: Tener cuidado a no tocar el tubo de escape caliente cuando se somete a reglaje el amortiguador.

REGULACION FRENO HIDRAULICO AMORTIGUADOR

El amortiguadir se puede regular por separado para la carrera de compresión y la de extensión.

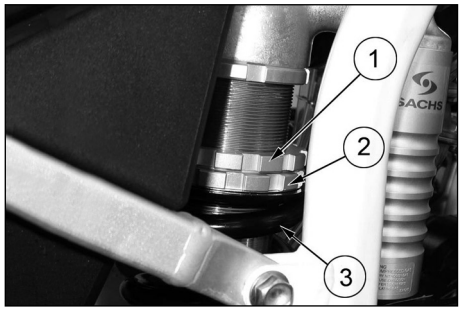
A) COMPRESION - Calibrado estándar:
1) baja velicidad de amortiguación:
- 15 clicks (± 2 clicks)
(ajuste 4)

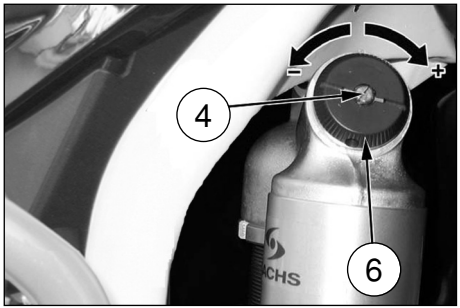
2) alta velocidad de amortiguación:
- todo abierto
(ajuste 6)

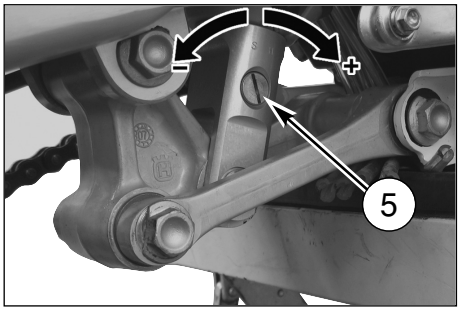
En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustos superior (4) y (6) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en luego volver atrás en saltos susodicho. Para obtener una frenado más suave, gire los ajustos en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

B) EXTENSION - Calibrado estándar:
- 15 clicks (± 2 clicks)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste inferior (5) en el sentido de las manec llas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en saltos susodicho.
Para obtener un frenado más suave, gire el ajuste en el sentito contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.







REGULACION CADENA (Fig. A)

La cadena debe ser controlada, regulada y lubrificada según la "Tabla de manutención", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o resulta mal regulada, es decir se ha aflojado o se halla excesivamente tensada, puede salir de la corona o romperse. Para regular la tensión de la cadena hay que bajar la parte trasera de la moto a fin de obtener la alineación del eje piñón, eje de rotación horquilla y eje rueda trasera como se indica en la figura, luego hay que girar tres vueltas la rueda trasera. En dicha condición la cadena no tiene que quedar tensa aún sin flexión.

Ajuste rápido (Fig. B.)

Empuje la cadena hacia la parte terminal del patín y controle que la distancia de este último sea entre 0 y 2 mm.
Si no se obtiene esto, haga lo siguiente:
- afloje la tuerca de fijación del perno de la rueda (1) en la parte derecha;
- afloje las contratuercas (2) en ambos tensores de cadena y actúe en los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- apriete las contratuercas.

Después de la regulación controle siempre la alineación de la rueda y apriete a fondo el perno de la misma.

ES

Fig. A

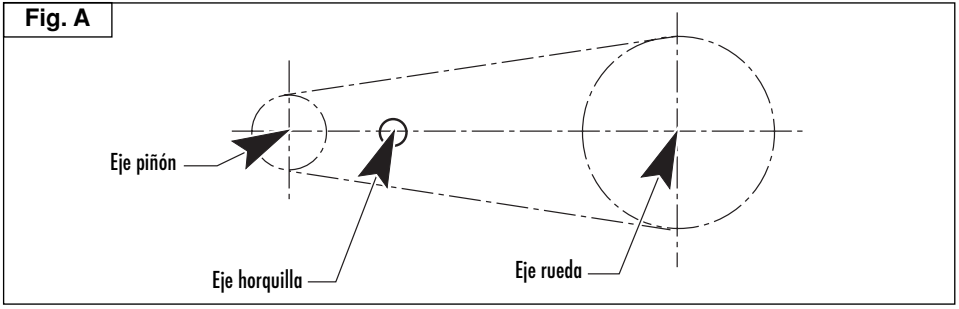
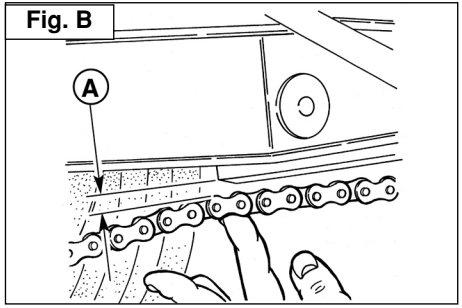
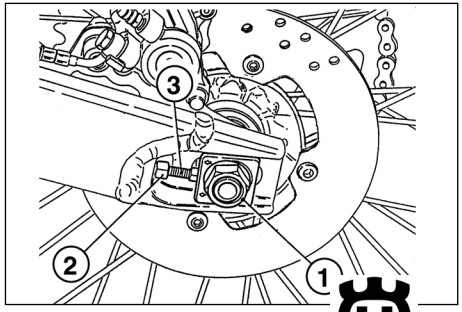


Fig. B





CONTROL DESGASTE CADENA, PIÑON Y CORONA

Controle el desgaste de la cadena de la siguiente manera:
- Tense completamente la cadena por medio de los tornillos de ajuste.
- Marque 20 eslabones de la cadena.
- Mida la distancia "A" entre el centro del 1° perno y del 21°.

ESTANDAR	LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm	323 mm

Controle si hay daños y el desgaste del piñón. Si el piñón presentara un desgaste como el que muestra la figura hay que substituirlo. Después de desmontar la rueda es necesario comprobar el estado de desgaste de los dientes de la corona trasera.
La figura que aparece abajo muestra el perfil de los dientes en condiciones de desgaste normal y excesivo. Si la corona está excesivamente gastada reemplácela destornillando los seis tornillos de fijación del cubo.

ATENCIÓN*: La desalineación de la rueda provoca un desgaste anormal que conlleva condiciones de conducción incierta.

Nota*: En presencia de terreno fangoso y húmedo, los residuos que se depositan sobre el engranaje, el piñón y la cadena provocan una ulterior tensión de la cadena misma. El uso del motociclo sobre terrenos fangosos aumenta notablemente el desgaste del piñón, cadena y corona trasera.

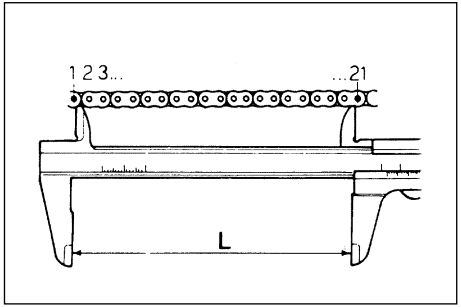
LUBRICACIÓN CADENA

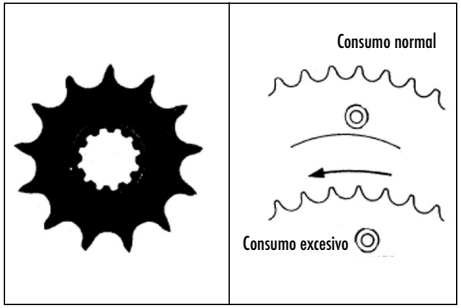
Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

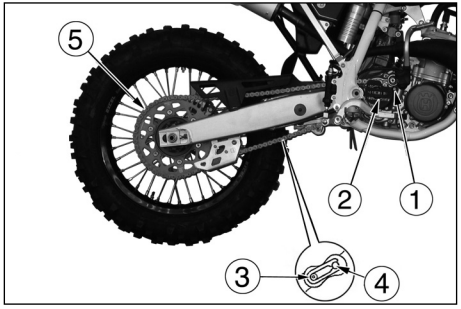
ADVERTENCIA*: Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa causa la acumulación de polvo y fango que actúan de abrasivos provocando el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la cadena.

Desmontaje y limpieza

Cuando la cadena está particularmente sucia, tiene que ser removida y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera.
1- Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.
Remover: los tornillos (1), la protección (2) del piñón, el clip (3), la junta (4) y la cadena (5);
Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso.







2- Controlar que la cadena no esté desgastada o dañada. Sustituirla siempre de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento Periódico o en caso los rodillos o las mallas resultaran dañados.
3- Controlar que el piñón o la corona no estén dañados.
4- Limpiar y lubricar la cadena come indicado abajo.

Limpieza cadena sin empaquetaduras de anillo (∗)
Lavar con petróleo o nafta; si se utiliza gasolina o especialmente bencina quitamanchas, hay que secarla y lubricarla al fin de evitar oxidaciones.

Limpieza cadena con empaquetaduras de anillo (•)
Lavar con petróleo, nafta o aceite de parafina; no utilizar gasolina, bencina quitamanchas o solventes para no dañar las empaquetaduras de anillo. En alternativa utilizar un spray específico para cadenas con empaquetaduras de anillo.

Lubricación cadena sin empaque taduras de anillo (∗)
Tras el secado, sumergir la cadena si es posible en un lubricante especifico al Bisolfuro de Molibdeno o en aceite motor de alta viscosidad calentado para que sea más fluido.

Lubricación cadena con empaque taduras de anillo (•)
Lubricar con un pincel tanto las partes metálicas como las de goma (empaquetadura de anillo) actuando externa e internamente con aceite motor de viscosidad SAE 80-90.

5- Si la cadena ha sido cortada, volver a montarla con el auxilio de la junta.
6- Montar el clip de la junta de manera que la parte cerrada esté orientada hacia el sentido de rotación de la cadena, como indicado en la figura abajo.

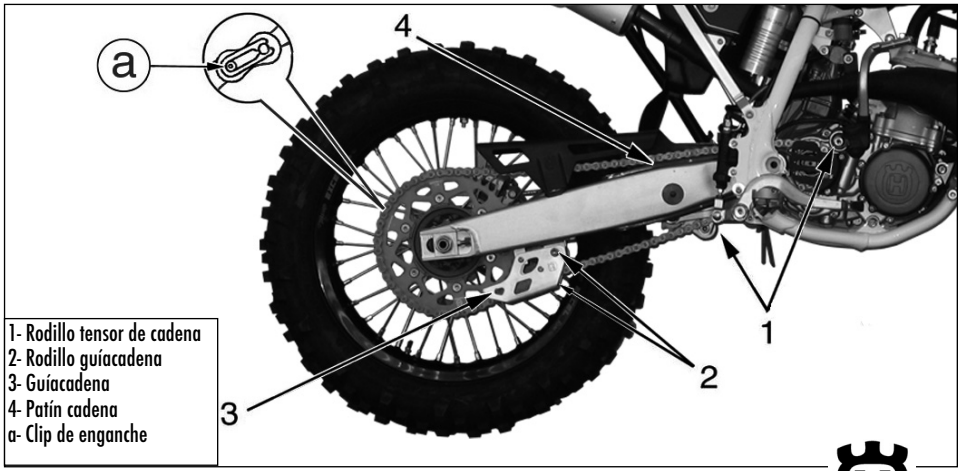
Nota*: A fin de la seguridad, la junta es la parte más crítica de la cadena de transmisión. Las juntas se puede utilizar otra vez con tanto que permanezcan en óptimas condiciones, aunque se aconseja montar una nueva cuando se ensambla la cadena.

7- Ajustar correctamente la cadena como descrito a pagina 33.

ADVERTENCIA: El lubricante para la cadena No tiene que entrar en contacto con el neumático o el disco del freno traseros.

Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacana, guíacadena, patín cadena
Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

ADVERTENCIA*: Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.



1- Rodillo tensor de cadena
2- Rodillo guíacadena
3- Guíacadena
4- Patín cadena
a- Clip de enganche

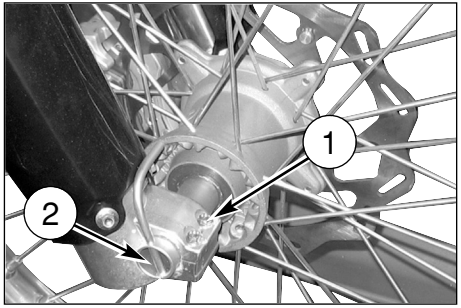
(∗): CR
(•): WR

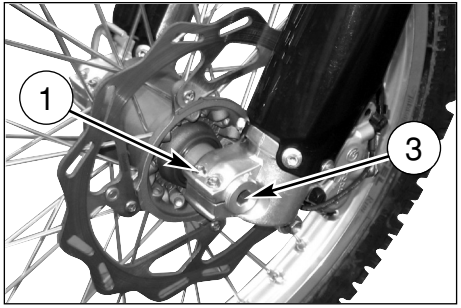
REMOCIÓN RUEDA DELANTERA

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.
Afloje los dos tornillos (1) que bloquean el perno rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla. Bloquee la cabeza del perno rueda y, al mismo tempo, destornille el tornillo (3) por la parte opuesta; extraer el perno rueda.

NOTAS

Cuando la rueda está desmontada, no tire de la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza. Después del desmontaje, colocar la ruesda con el disco hacia arriba.



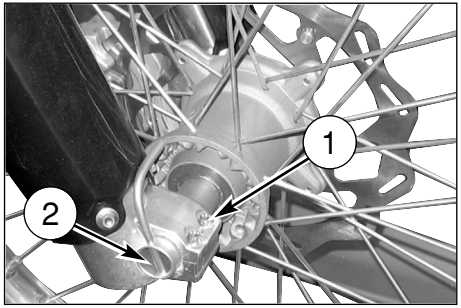


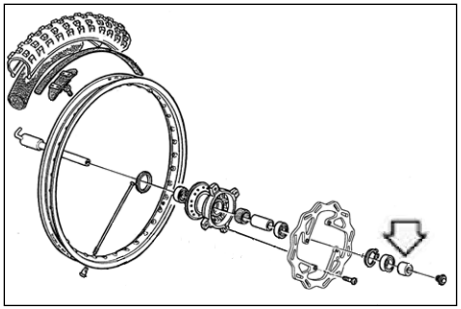
REENSAMBLAJE RUEDA DELANTERA

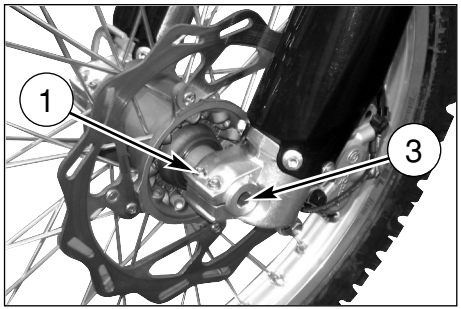
Insertar el separador izquierdo sobre el cubo de la rueda.
Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla haciendo de modo que el disco freno se introduzca en la pinza.

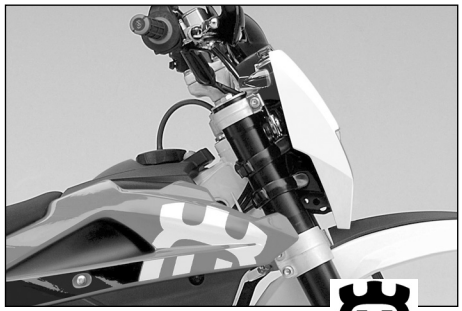
Insertar del lado derecho el gozne (2) anteriormente cebón y golpearlo hasta golpe sobre el vástago izquierdo; mientras se ejecuta esta operación, es hacer bien girar la rueda. Atornillar el tornillo (3) sobre el lado izquierdo de la horquilla SIN pararlo. A este punto ejecutar algún bombeo, empujando hacia abajo el manillar hasta el punto en que se puede estar seguros de la perfecta alineación de los vástagos de la horquilla.
Parar: los tornillos (1) sobre el vástago derecho (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ftlb), el tornillo (3) sobre el lado izquierdo (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) y los tornillos (1) sobre el vástago izquierdo (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

NOTA
Después del montaje de la rueda, bombee la palanca del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.







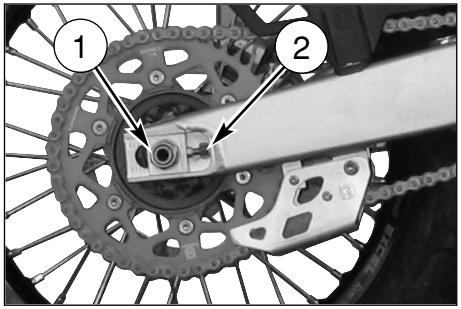


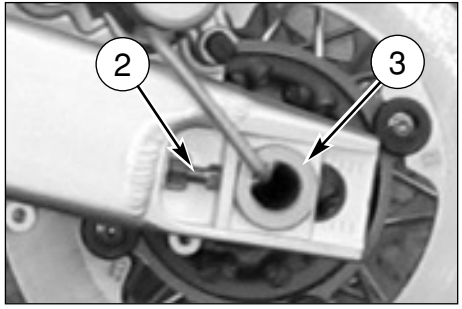
REMOCIÓN RUEDA TRASERA

Destornille la tuerca (1) del perno rueda (3) y estraiga ésto. No es necessario afloiar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterato después de volver a montarlo. Extraiga la rueda tra sera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.
Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza.

NOTAS

Cuando la rueda está desmontada, no tire el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.
Después del desmontaje, colocar la ruesda con el disco hacia arriba.
Después del montaje de la rueda, bombee el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.





NEUMÁTICOS

Presten siempre atención a la presión de los neumáticos, la misma debe ser la indicada en la página 9.
Cambiar el neumático en el caso que el desgaste supere lo indicado en la tabla de abajo.

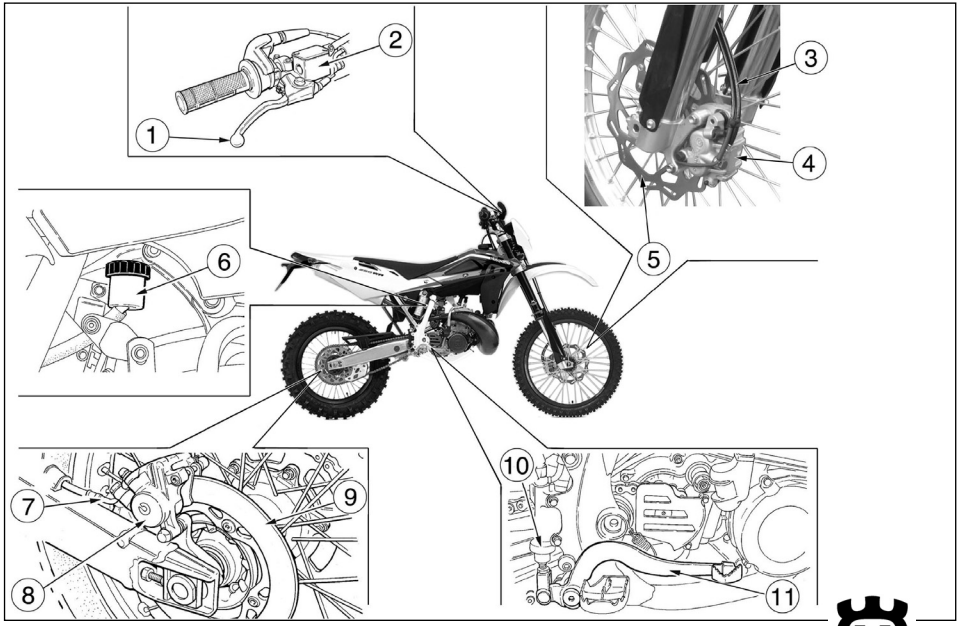
ALTURA MíNIMA
DE LA BANDA DE RODAMIENTO

DELANTERO	3 mm
TRASERO	3 mm

FRENOS

Los principale componentes de las dos instalaciones son:
la bomba del freno con su relativa palanca (delante) o pedal (detrás), la tubería, la pinza y el disco.

LEYENDA
1. Palanca de mando del freno delantero
2. Bomba del freno delantero con tanque aceite
3. Tubería delantera
4. Pinza delantera
5. Disco delantero
6. Tanque aceite freno trasero
7. Tubería trasera
8. Pinza trasera
9. Disco trasero
10. Bomba del freno trasero
11. Pedal de mando del freno trasero

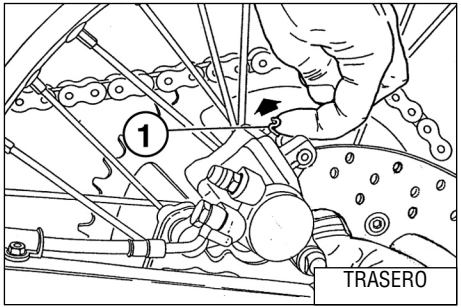


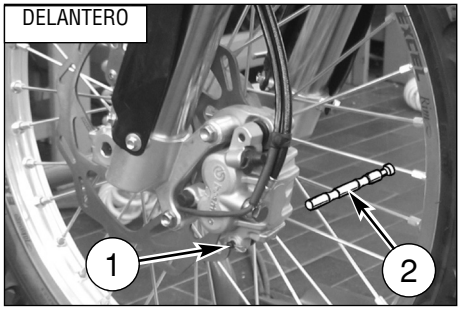
DESMONTAJE PASTILLAS DEL FRENO

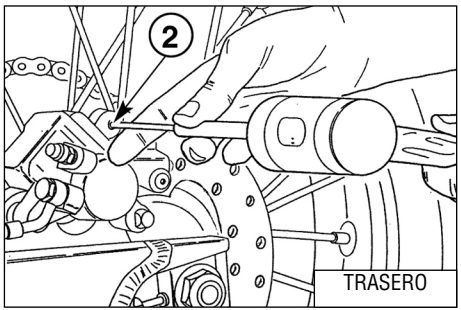
- Saque las tenacillas (1).
- Saque los pernos (2).
- Remueva las pastillas.

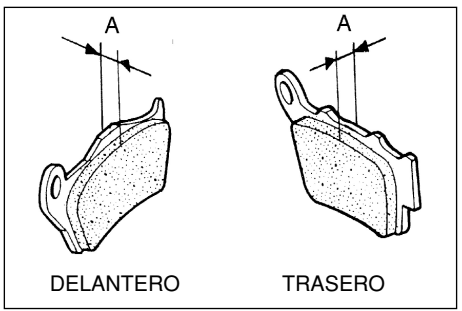
ATENCION!
No accione la palanca o el pedal del freno mientras se quitan las pastillas.

DESGASTE PASTILLAS
Controle el desgaste de las pastillas.
El límite de servicio "A" es: 3,8 mm.
Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.









LIMPIEZA PASTILLAS

Asegúrese de que no haya restos de fluido de los frenos ni de aceite en las pastillas o en los discos. Limpie las pastillas o los discos de eventuales restos de fluido o aceite con alcohol isopropílico o etílico. Substituya las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.

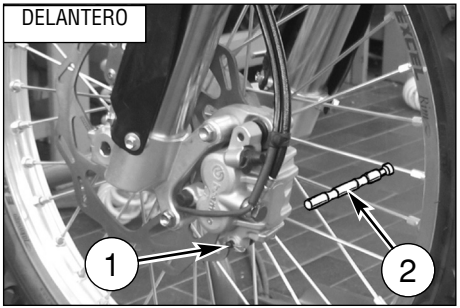
MONTAJE PASTILLAS

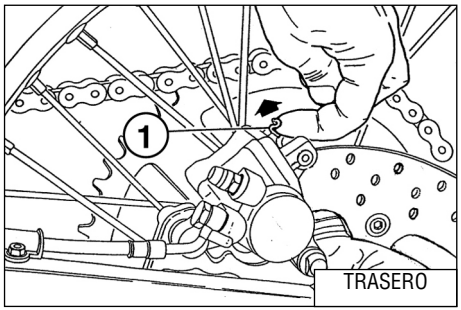
- Monte las nuevas pastillas del freno.
- Vuelva a montar los dos pernos (2) y las tenacillas (1).

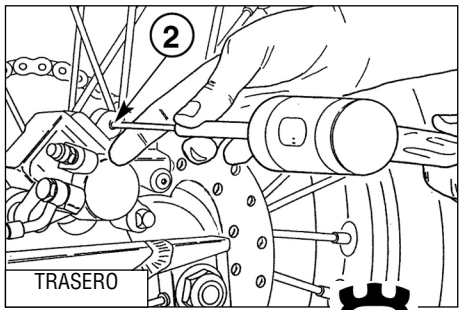
ATENCION!

No conduzca la moto hasta que la palanca o el pedal del freno no sean perfectamente eficientes. Bombee la palanca o el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con los discos. El freno no funcionará a la primera tentativa de accionamiento en la palanca o en el pedal.

ES







DESGASTE DEL DISCO DEL FRENO

Registre el espesor de cada disco en el punto de mayor desgaste. Substituya el disco si el desgaste ha ido más allá del límite previsto.

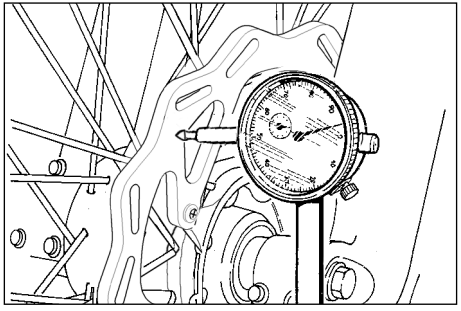
Espesor del Disco

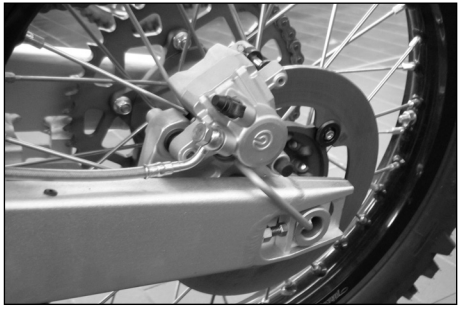
DISCO	ESTANDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Delantero	3 mm	2,5 mm
Trasero	4 mm	3,5 mm

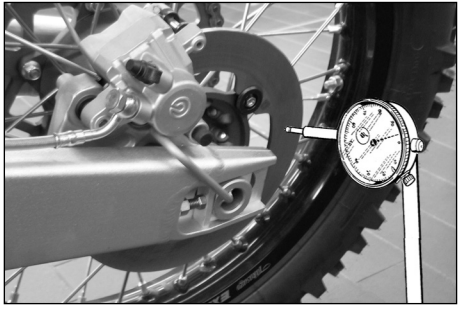
BAILOTEO DEL DISCO

Mida el bailoteo del disco. El límite de servicio para ambos discos es de 0,15 mm.

Substituya el disco si el bailoteo es superior al límite de desgaste.

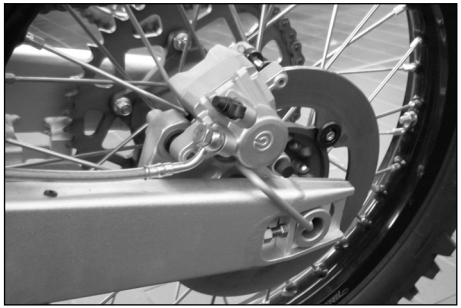






LIMPIEZA DEL DISCO

Una escasa eficiencia de frenado puede estar causada también por la presencia de aceite en el disco. Aceite o grasa en el disco pueden eliminarse mediante un disolvente de alto índice de inflamabilidad como acetona o productos similares.



SUBSTITUCION DEL FLUIDO

El fluido de los frenos tiene que controlarse y substituirese de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento o en el caso de que estuviera contaminado con suciedad o agua. No substituya el fluido bajo la lluvia o con viento fuerte.

ATENCION!

***Use solamente fluido para frenos tomado de un recipiente sellado (DOT 4). No usenunca fluido ya utilizado.**

***No permita la entrada en el depósito de agentes contaminantes como suciedad, agua, etc.**

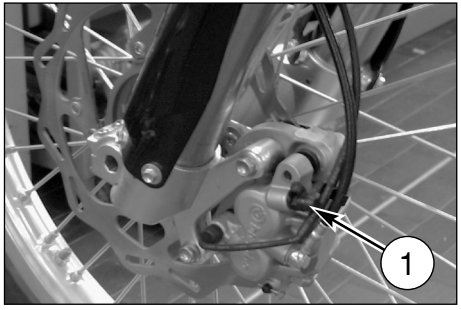
***Para evitar riesgos de contaminación del fluido, no deje el depósito del aceite sin tapar.**

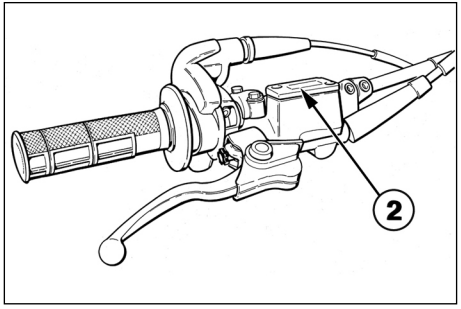
***Maneje con cuidado el fluido para no dañar las partes pintadas.**

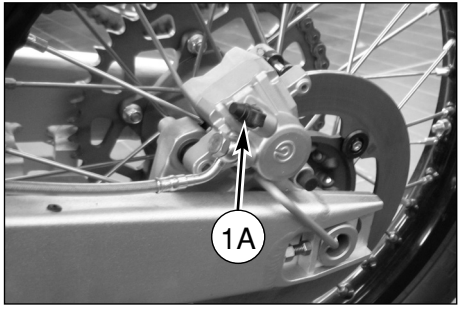
***No mezcle dos tipos distintos de fluido; podría provocar la disminución del punto de ebullición y podría provocar la ineficiencia del freno o el deterioro de las partes de goma.**

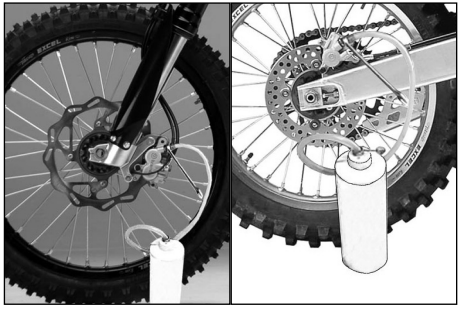
Para efectuar la sustitución, proceder en el modo siguiente:

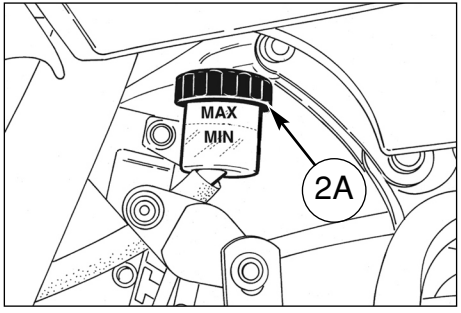
- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).
- Aplique un tubito trasparente de plástico en la válvula de purga de la pinza y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Saque la tapa (2) o bien del depósito fluido y el quelle de goma.
- Abrir válvula de purga en la pinza.





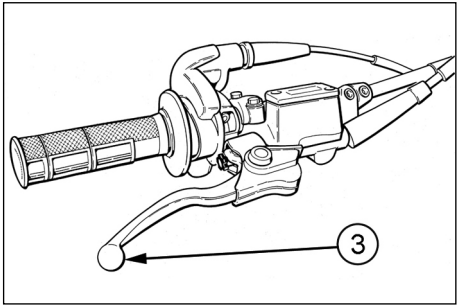


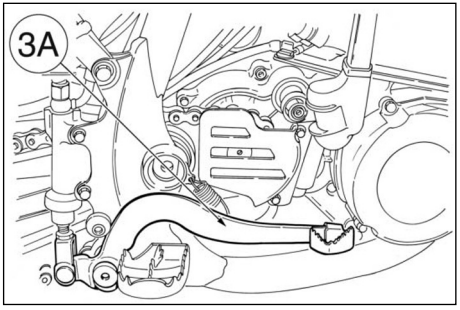


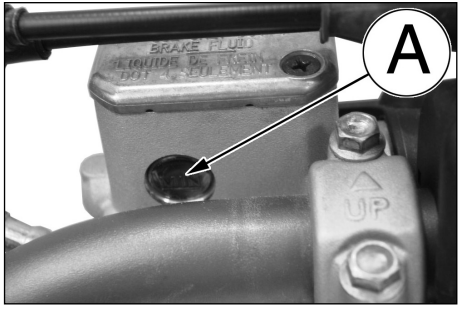


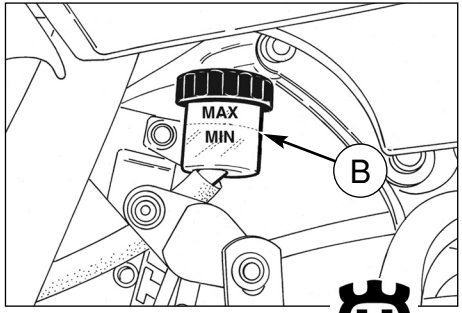
- Bombee con la palanca (3) o bien el pedal (3A) a fin de que salga completamente el fluido.
- Cierre la válvula de purga y llene el depósito con fluido fresco.
- Apra la válvula de purga, accione la palanca o bien el pedal, cierre la válvula con la palanca o bien el pedal aún presionados, soltando rápidamente éstos últimos.
- Repita esta operación hasta que la instalación esté completamente llena y el fluido claro empiece a salir del tubo de plástico: ahora cerrar la válvula de purga.
- Restablecer el nivel del fluido (A) o bien (B) y reensamblar el quelle de goma ed la tapa del depósito fluido.

Después de la sustitución del fluido, es necesario efectuar la purga de la instalación como descrita a las páginas 46 y 48.



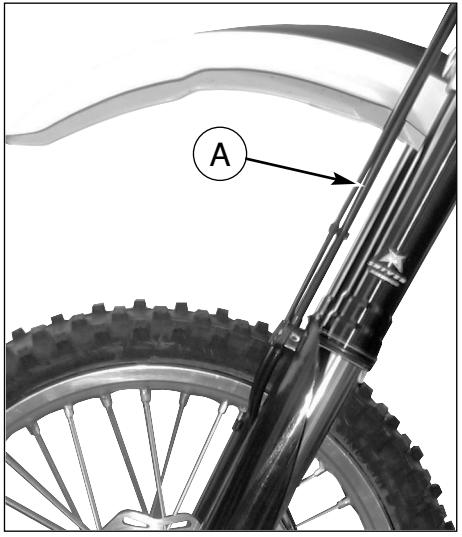


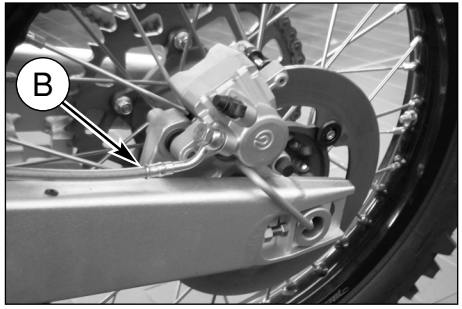




ATENCION!
El fluido de los frenos ataca rápidamente las superficies pintadas, por tanto todo resto de mismo tiene que ser quitado inmediatamente.
*** El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evite el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpie completamente la parte afectada y, en el caso de que se tratara de los ojos, llame a un médico.**

Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimento periódico); si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente subtituirlos.

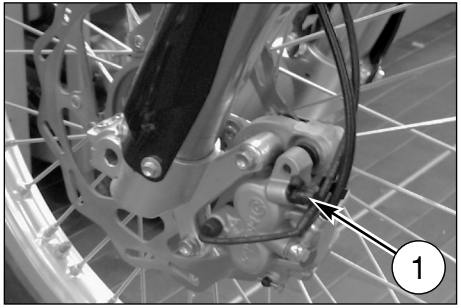




PURGA INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse despues la sustitución del fluido o bvien cuando, a causa de la presenzia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vulve larga y elástica. Proceder en el modo siguiente.

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1).
- Aplique un tubito trasparente de plástico en la válvula de purga y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente (asegurarse de que durante la operción la extremidad del tubito estéconstantemente inmergida en el fluido).



- Saque la tapa (2) del depósito fluido, el quelle de goma y llene el depósito con fluido fresco.
- Apra la válvula de purga y accionar varias veces la palanca (3) hasta que se note la salida de fluido claro y sin burbujas por el tubo trasparente: ahora cerrar la válvula de purga.
- Restablecer el nivel del fluido (A) y reensamblar el quelle de goma ed la tapa (2) del depósito fluido.

ATENCION!
Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.
Par de torsión para la válvula 1,2÷1,6 kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft-lb).

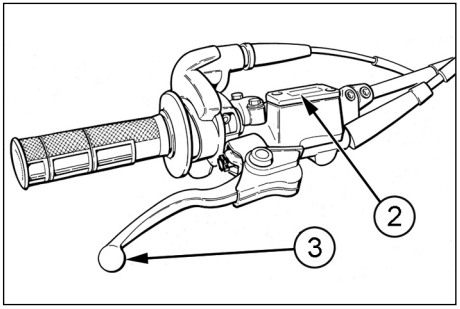
El líquido de los frenos es corrosivo, en caso de contacto con los ojos aclarar abundantemente con agua.

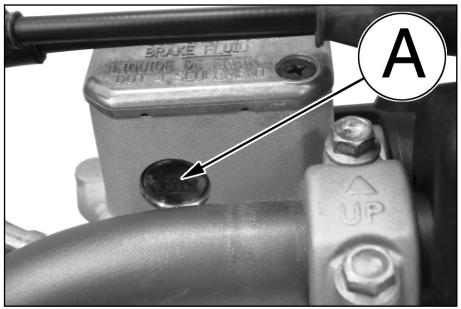
Durante la purga de la instalación, el manillar del motociclo tiene que estar girado hacia la izquierda. De esta manera el depósito bomba resultará más alto, facilitando la operación de purga del circuito de los frenos.

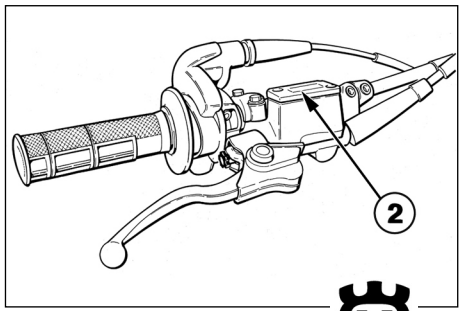
En caso de que el motociclo, durante una competición sufra alguna caída o como consecuencia de arreglos en el taller, manifieste elasticidad de la carrera de la palanca freno con consiguientes carencias de la acción de frenado, será oportuno repetir la purga del circuito como indicado arriba.

La purga no elimina completamente el aire presente en el circuito; las pequeñas cantidades residuales se eliminan automáticamente durante un breve periodo de uso del motociclo; esto conlleva una menor elasticidad y carrera de la palanca de mando.

ES

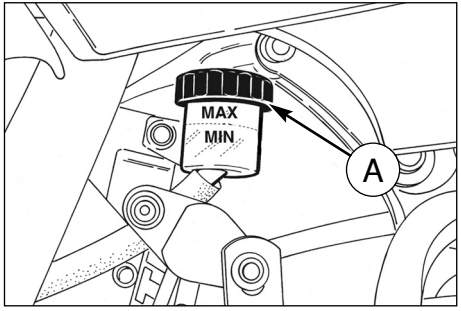


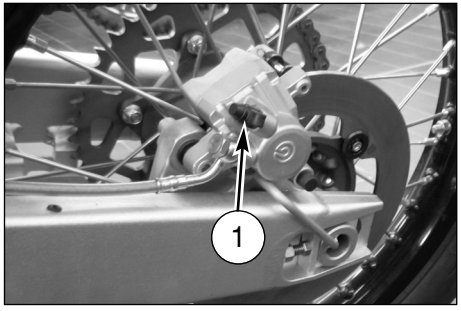




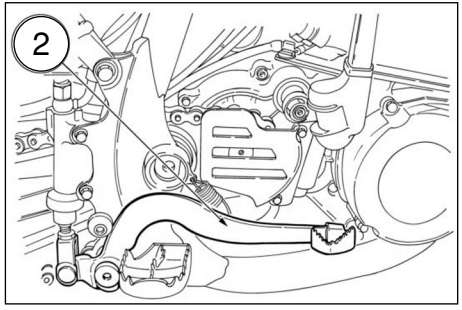
PURGA INSTALACION FRENANTE TRASERA

La purga de la instalación frenante se tiene que hacer despues la substitución del fluido o bien cuando, a acusa de la presencia de aire en el circuito, la carrera del pedal se vuelve más larga y elástica.
Para efectuar la purga haga lo siguiente:
- Remueva la tapa (A) del depósito, la membrana y llene con fluido (DOT 4).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga (1) de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubito en un recipiente.





- Baje completamente la palanca (2) del pedal.
- Afloje la válvula de purga dejando salir el fluido (al inicio saldrá sólo aire), luego cierre ligeramente la válvula.
- Suelte el pedal y espere algunos segundos antes de repetir la operación hasta que del tubo salga sólo fluido.



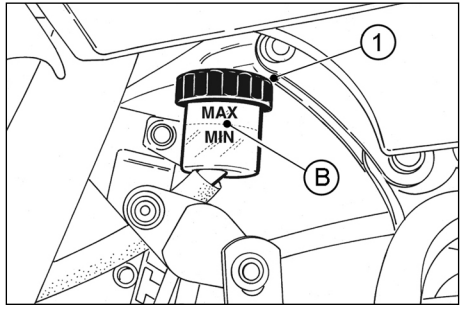
- Bloquee la válvula de purga al par de torsión prescripto y controle el nivel (B) del fluido del depósito antes de volver a montar la tapa (1).

Si la operación de purga ha sido cumplida correctamente, la carrera del pedal no resultará elástica.
En caso contrario, repita la operación.

NOTAS

En el caso de que, a causa de una caída durante una competición o después de una reparación, se notara elasticidad en la carrera de la palanca o del pedal del freno con consiguiente disminución de la eficiencia frenante, hay que repetir la purga del circuito como se ha descrito anteriormente.

ATENCION!
Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.
Par de torsión para la válvula
1,2÷1,6 kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft-lb).



SILENCIADOR DE ESCAPE

El silenciador reduce la ruidosidad de escape pero también forma parte integrante de la instalación de escape por lo que sus condiciones influyen sobre las prestaciones de la moto. Un fuerte aumento de la ruidosidad del escape es signo de deterioro del material fonoabsorbente colocado en el tubo agujereado dentro del silenciador.

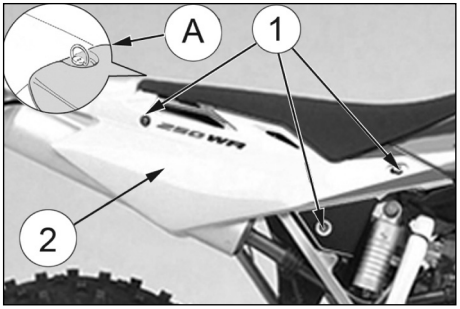
ADVERTENCIA*: comprobar el material fonoabsorbente a cada carrera y a ser preciso reemplazarlo.

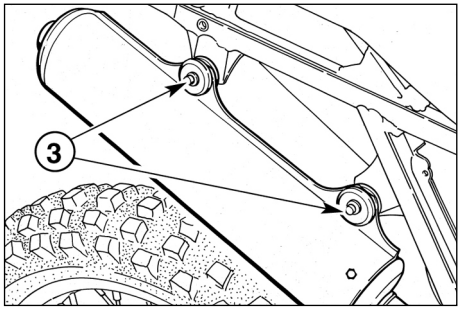
SUSTITUCIÓN MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR

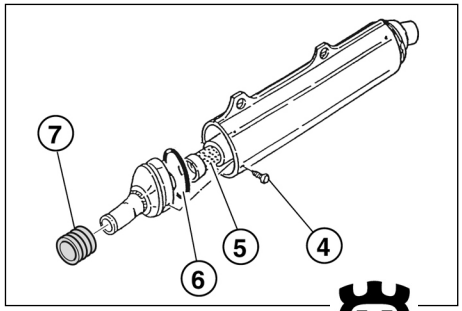
Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (A) di fissaggio, svitare le viti (1) e togliere il pannello laterale destro (2). Rimuovere le due viti (3) che fissano il silenziatore di scarico. Liberare il silenziatore dal manicotto di unione al tubo di scarico. Togliere le viti (4), estrarre il tubo interno (5) ed effettuare la sostituzione del materiale fonoassorbente. Verificare l'usura dell'anello OR (6) e, se necessario, sostituirlo. Agire analogamente anche per il manicotto (7) di unione del silenziatore al tubo di scarico.

Nota *: Si fuera difícil remover el silenciador, ayudarse en la operación picando ligeramente con un martillo de goma o de plástico.

ES







REVISIÓN RUEDAS

Las tablas que se dan a continuación muestran los tipos de control a que se tienen que someter la llanta y el perno de la rueda.

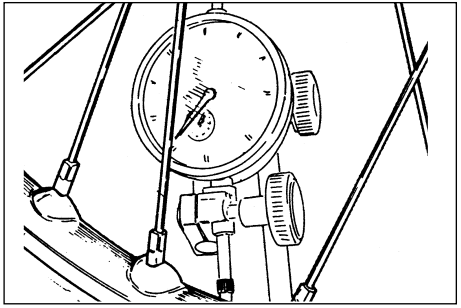
Nota*: Si la llanta está excesivamente plegada, tiene que ser sustituida.

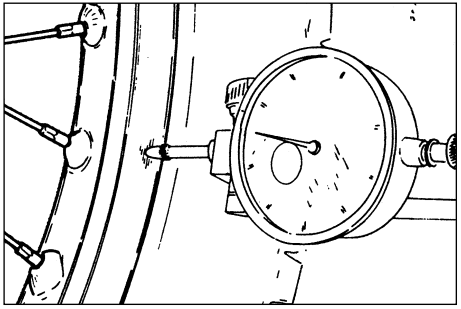
DEFORMACIÓN LLANTA

	ESTANDAR	LIMITE MAS.
Desbandada lateral	menos di 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Excentricidad	menos di 0,8 mm	

RADIO RUEDA

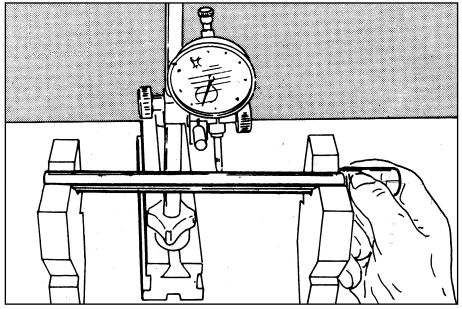
Asegurarse de que todos los niples estén bien enroscados y si fuera necesario, apretarlos otra vez.
Una tensión insuficiente perjudica la estabilidad del motociclo; para efectuar un control inmediato es suficiente picar sobre los radios con una punta metálica (por ejemplo la de un destornillador): un sonido vivo indica un apretamiento correcto, un sonido sordo indica que es necesario un nuevo ajuste.

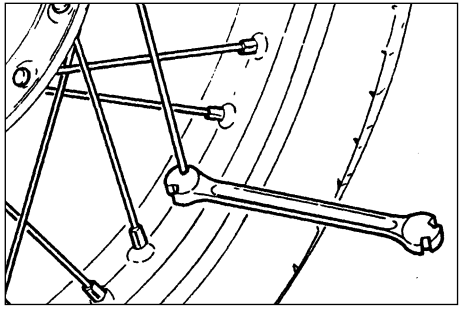




FLEXIÓN PERNO RUEDA

Si el valor de la flexión supera el limite máximo permitido, enderece el perno o substitúyalo.
Si el perno no puede ser endrezado dentro de los valore limete máximo prescripto (0,2 mm), substitúyalo.



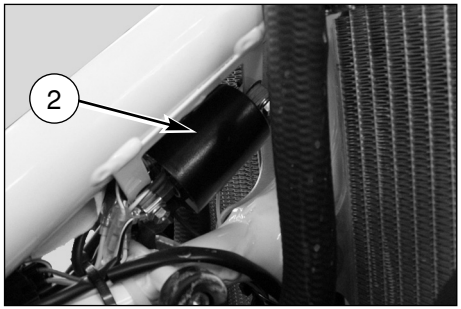


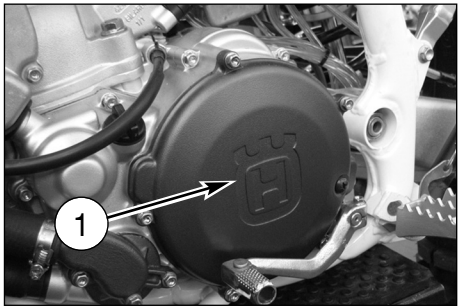
LOCALIZACION COMPONENTES ELECTRICOS

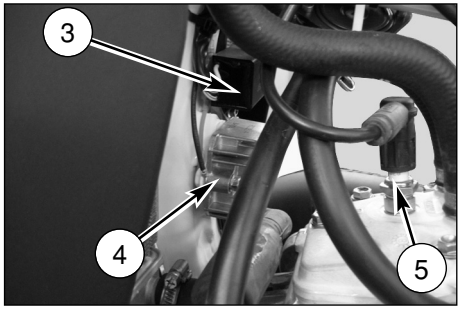
La instalaciòn de encendido est compuesta por los siguintes elementos:
- Generador (1) dentro la tapa de la bancada izquierda;
- Bobina electrònica (2) debajo del deposito gasolina;
- Centrale electrònica (3) debajo del deposito gasolina;
- Regulador de tensiòn (4) fijàdo sobre el bastidor, entre los dos radiadores;
- Buja encendido (5) sobre la culata cilindro;

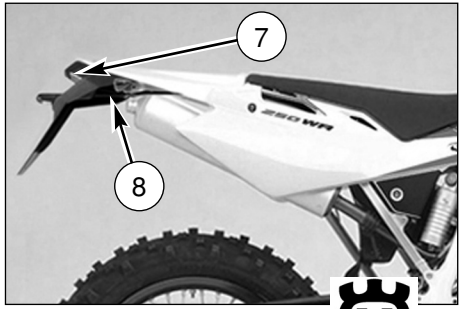
La installaciòn est compuesta por los siguientes elementos:
- Dispositivo intermittenza lampeggiatori sotto il portafaro anteriore;
- Dispositivo intermitencia indicadores de dirección (17) debajo del soporte del faro;
- Faro delantero (6) con làmpara halógena biluz de 12V-35/35W y làmpara luz de posiciòn de 12V-5W;
- Faro trasero (7) con bombilla señal de detención de 12V-21W, bombilla luz de posición 12V-5W;
- Flechas de direcciòn (8) da 12V-10W;

ES







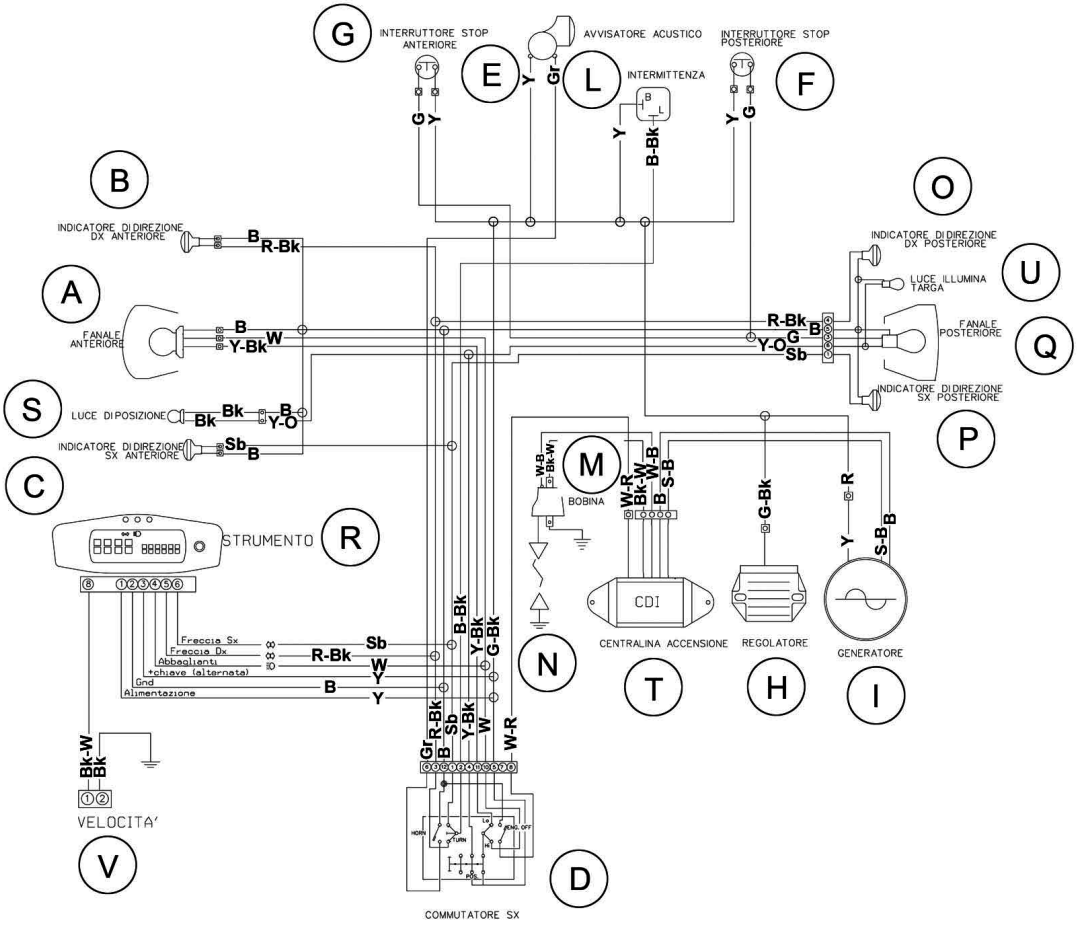


Referencias colores de los cables

B	Azul
Bk	Negro
Br	Castano
G	Verde
Gr	Gris
O	Anaranjado
Pk	Rosa
R	Rojo
Sb	Azul claro
V	Violeta
W	Blanco
Y	Amarillo

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO

A. Faro delantero
B. Indicador de dirección delantero derecho
C. Indicador de dirección delantero izquierdo
D. Conmutador izquierdo
E. Claxon
F. Interruptor stop trasero
G. Interruptor stop delantero
H. Regolador de tensión
I. Alternador
L. Intermitencia indicadores de dirección
M. Bobina A.T.
N. Bujía de encendido
O. Indicador de dirección trasero derecho
P. Indicador de dirección trasero izquierdo
Q. Faro trasero
R. Instrumento
S. Luz de posición
T. Centralita electrónica
U. Luz de la placa de identificación
V. Sensor velocidad

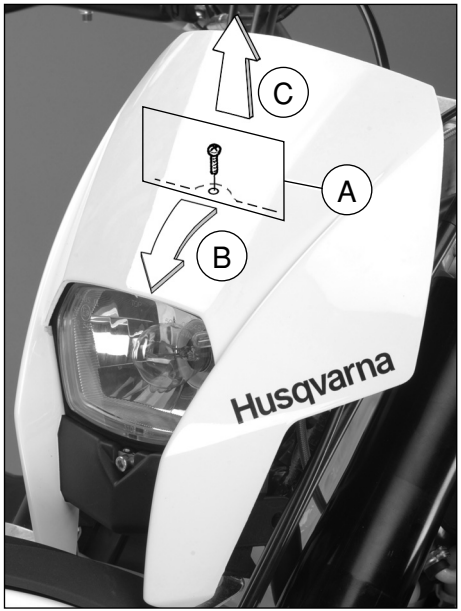

G
INTERRUTTORE STOP ANTERIORE
E
AVVISATORE ACUSTICO
L
INTERMITTENZA
INTERRUTTORE STOP POSTERIORE
F
B
INDICATORE DI DIREZIONE DX ANTERIORE
A
FANALE ANTERIORE
S
LUCE DI POSIZIONE
INDICATORE DI DIREZIONE SX ANTERIORE
C
STRUMENTO
R
Freccia Sx
Freccia Dx
Abbaglianti
+chiave (alternata)
Gnd
Alimentazione
VELOCITA'
V
O
INDICATORE DI DIREZIONE DX POSTERIORE
U
LUCE ILLUMINA TARGA
Q
FANALE POSTERIORE
INDICATORE DI DIREZIONE SX POSTERIORE
P
M
BOBINA
CDI
CENTRALINA ACCENSIONE
N
T
REGOLATORE
H
GENERATORE
I
D
COMMUTATORE SX

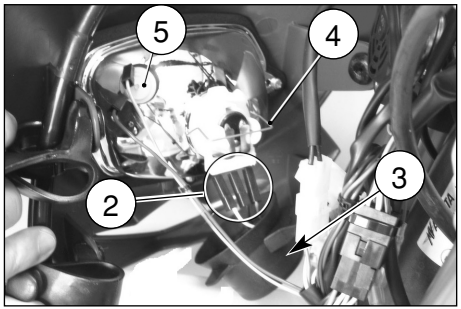
ES

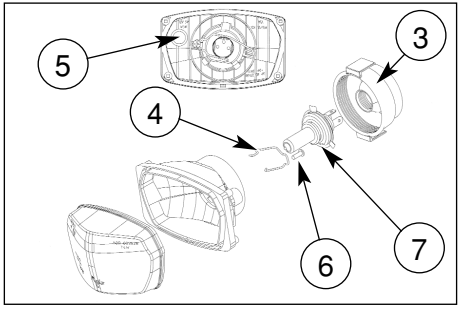
SUBSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO DELANTERO

Para acceder a las bombillas del faro delantero, haga lo siguiente:
- quitar el tornillo de fijación superior del portafaro en el soporte del instrumento (A);
- desplazar hacia adelante el portafaro (B) y sacarlo hacia arriba (C) para desengancharlo de los dos soportes inferiores;
- quitar el portafaro;
- desconectar el conector (2) de la bombilla de doble luz (7) y la cofia (3) en goma;
- quitar el tornillo (6);
- desenganche el muelle (4) de sujeción y saque la lámpara.

Para sustituir la bombilla de la luz de posición, (5) basta quitarla del casquete interno.
Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.







SUBSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO TRASERO

Remover los dos tornillos (1) dentro del guardabarros trasero y la lente (2).

Empujar la bombilla (3) hacia el interior, girarla a izquierdas en sentido y removerla de la portalámpara.

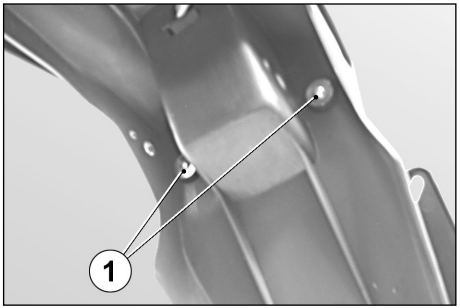
Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.

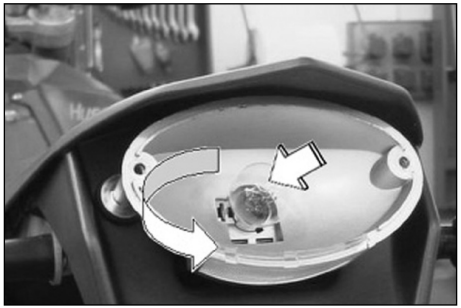
NOTAS: tener cuidado con no cerrar excesivamente los tornillos.

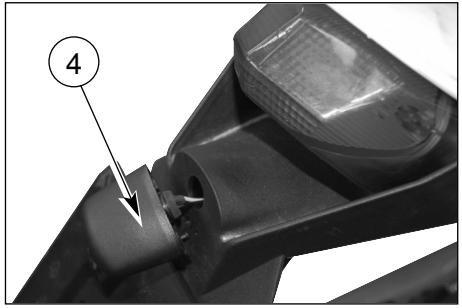
SUSTITUCIÓN BOMBILLA LUZ PLACA DE IDENTIFICACIÓN

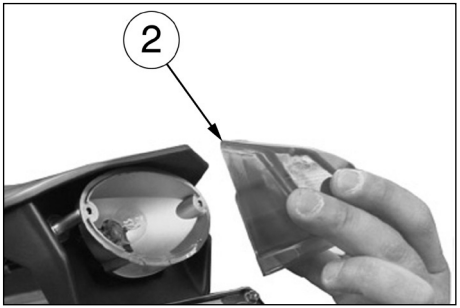
Desmontar el soporte de la luz de la placa de identificación (4) extrayéndola de la cola del vehículo. Extraer el portalámparas con la bombilla del soporte. Girar la bombilla (5) para extraerla del portalámparas.

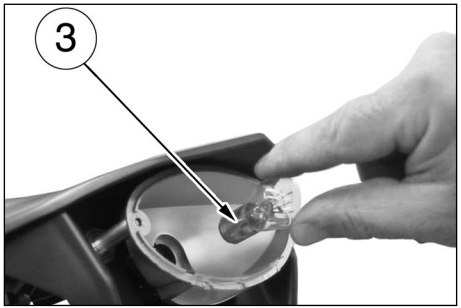
Una vez realizada la sustitución, proceder en sentido contrario para el montaje.

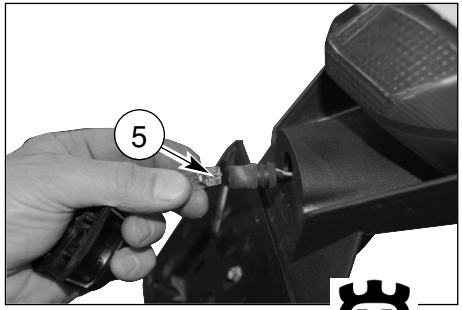










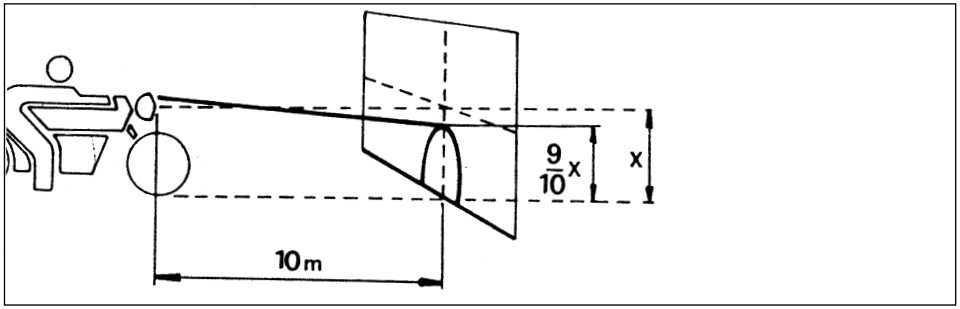


REGULACIÓN FARO DELANTERO

Para controlar si el fanal está orientado en forma correcta coloque la motocilceta, con los neumáticol inflados a la justa presión y con una persona en el asiento, perfectamente perpendicular son su eje longitudinal.
Frente a una pared o a una pantalla, distante de la misma 10 metros, trace una línea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal del vehículo.

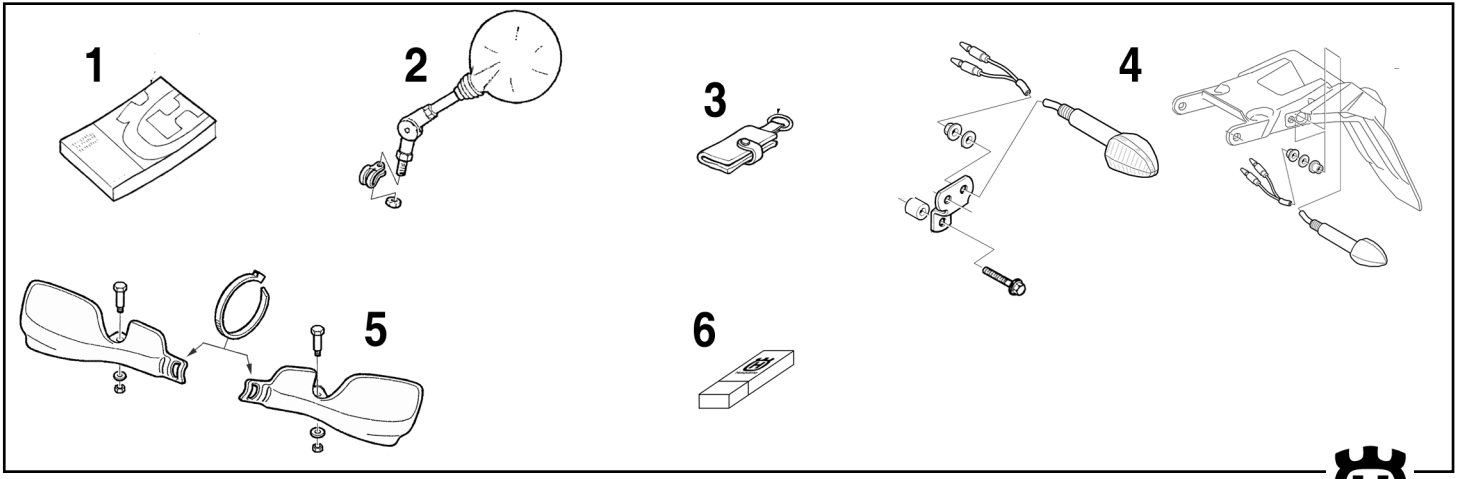
Efectúe el control posiblemente en la penumbra.
Encendiendo la luz deslumbrante el límite superior de limitación entre la zona oscura y la zona iluminada debe resultar a una altura que no supere los 9/10 de la altura desde el suelo del centro del proyector.

La eventual corrección de la orientatición se puede effectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.



EQUIPAMIENTO

Pos.	N. Codigo	DENOMINACION
1	8000H1604	PROTECCIÓN CALOR (1)
2	8A0065437	ESPEJO RETROVISOR IZQ. (1)
	8B0065437	ESPEJO RETROVISOR DER. (1)
3	800097615	LLAVERO HUSQVARNA (1)
4	8000H1374	KIT INTERMITENTES (1)
5	80A0A6210	KIT PARA MANOS
6	8000H2124	MEMORIA "USB"

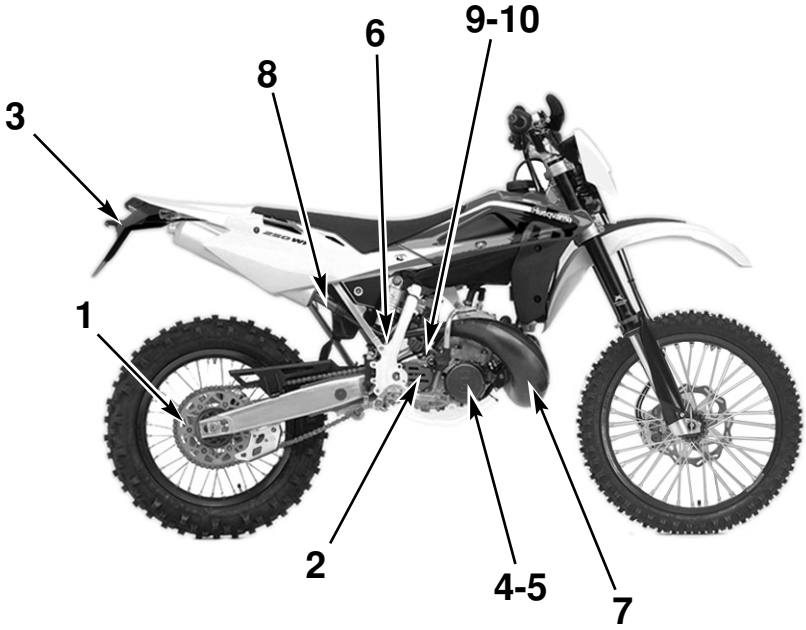


PARTES OPCIONALES

Pos.	N. Codigo	DENOMINACION	MODELOS
1*	8A0096837	CORONA TRASERA Z=47 (1)	WR 250-WR 300
	8B0096837	CORONA TRASERA Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	CORONA TRASERA Z=49 (1)	WR 250-WR 300
	8D0096837	CORONA TRASERA Z=50 (1)	WR 250-WR 300
2*	800063829	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=14 (1)	WR 250-WR 300
	800063830	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=15 (1)	WR 250-WR 300
3*	8000B1641	CONJUNTO PORTAMATRICULA RACING (1)	WR 250-WR 300
4	800094853	KIT GUARNICIONES MOTOR (1)	WR 250-WR 300
5	800099893	KIT ANILLOS MOTOR (1)	WR 250-WR 300
6	8000H0076	MUELLE AMORTIGUADOR (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250-WR 300
7*	8B00A0144	TUBO DE ESCAPE (1)	WR 250
	8000H0678	TUBO DE ESCAPE (1)	WR 300
8*	800092788	MANGUITO SILENCIADOR (1)	WR 250-WR 300
9*	8000H1011	KIT CARBURADOR (1)	WR 250
	8000H1013	KIT CARBURADOR (1)	WR 300
10*	8000H1012	JUEGO LANZIAMENTOS CARBURADOR (1)	WR 250
	8000H1014	JUEGO LANZIAMENTOS CARBURADOR (1)	WR 300

*: Para competición

PARTES OPCIONALES



APÉNDICE

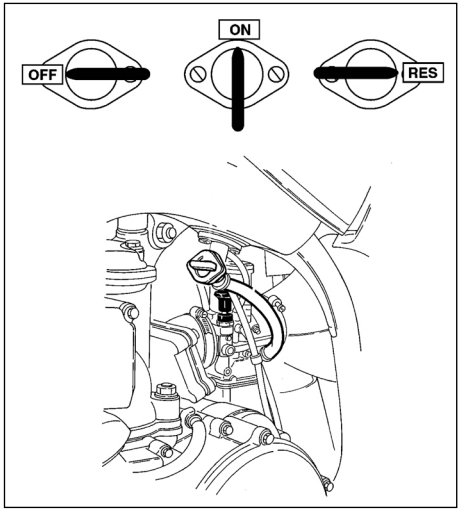
CONTROLES DESPUÉS DE LA CARRERA

Después de la carrera, limpiar el motociclo como indicado abajo y luego inspeccionar el vehículo poniendo particular atención a los puntos indicados en el tablero "MANTENIMIENTO" (Apendice A) como filtro aire, carburador, frenos, etc. Efectuar una lubricación general y eventualmente los reglajes necesarios.

INACTIVIDAD PROLONGADA

Si se deja el motociclo inactivo durante un cierto tiempo, efectuar la siguiente preparación:

- Limpiar completamente el motociclo.
- Descargar el carburante del depósito vaciando también el recipiente del carburador (el carburante, si se deja durante mucho tiempo, se deteriora).



ATENCIÓN

No echar el carburante eliminado al medio ambiente y hacer girar el motor al aire libre, no en sitos cerrados.

- Lubricar la cadena de transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Al fin de evitar la formación de herrumbre, vaporizar aceite sobre todas las superficies metálicas no barnizadas. Evitar que las partes en goma o los frenos estén a contacto con el aceite.
- Poner el motociclo sobre un apoyo o un soporte de manera que ambas ruedas no toquen el suelo(en caso no se pueda proceder de esta manera, poner unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos estén a contacto con la humedad).
- Poner una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Tapar el motociclo para protegerlo de polvo y suciedad.

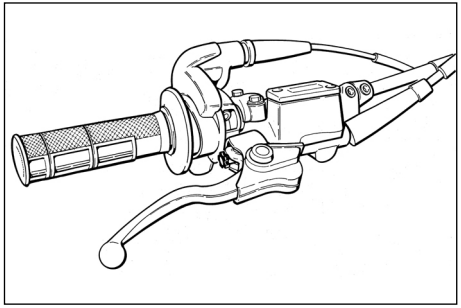
Antes de reactivar el motociclo, proceder de la siguiente manera:

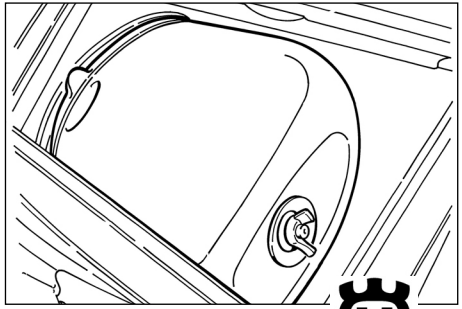
- Asegurarse que la bujía esté apretada.
- Llenar el depósito carburante.
- Hacer girar el motor durante unos 5 minutos para calentar el aceite y luego descargar el mismo.
- Verter aceite fresco en el cárter (página 19).
- Controlar todos los puntos citados en la sección "Controles y Reglajes" (Apendice A).
- Lubricar todos los puntos citados en la sección "Lubricación" (Apendice A).

LIMPIEZA
RECOMENDACIÓN IMPORTANTE

Antepuesto que, antes del lavado del motociclo, es necesario proteger oportunamente del agua las siguientes partes:

a) Abertura posterior de escape;
b) Palanca embrague y freno delantero, manoplas, conmutadores sobre el manillar;
c) Aspiración filtro aire;
d) Cabeza de dirección horquilla, cojinetes ruedas;
e) Palancas de la suspención trasera.

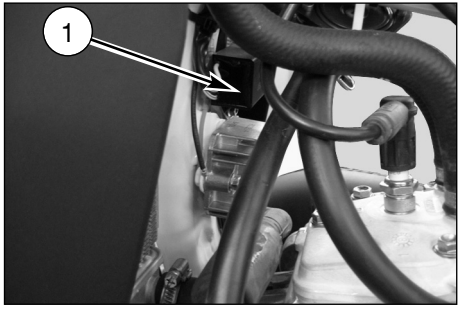




Es necesario EVITAR ABSOLUTAMENTE QUE CHORROS DE AGUA O AIRE A ALTA PRESIÓN vengan a contacto con las PARTES ELÉCTRICAS, especialmente la centralita electrónica (1).

Tras el lavado:
- Lubricar los puntos citados en el Tablero de Manutención (Apendice A).
- Poner en marcha el motor y hacerlo girar durante 5 minutos.
- Antes de conducir el motociclo, probar los frenos.

ATENCIÓN*: No lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia de la instalación de los frenos con consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con solventes tipo acetona.



OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

Descripción	Operación	Pre- entrega
Aceite motor	Control nivel	❑
Nivel de aceite de la mezda	Control nivel	❑ ❁
Líquido de refrigeración	Control/Restablecimiento nivel	❑
Instalación de refrigeración	Control pérdidas	❑
Electroventilador	Control funcionamiento	❑ ❁ ❁
Bujías	Control / Sustitución	❑
Cuerpo mariposa/Carburador	Control y regulación	❑
Fluido frenos y embrague	Control nivel	❑
Frenos/Embrague	Control funcionamiento	❑
Frenos/Embrague	Control circuito	❑
Mando acelerador	Control funcionamiento	❑
Mando acelerador	Comprobación/ajuste juego	❑
Mando estarter	Control funcionamiento	❑
Transmisiones/mandos flexibles	Control / Regulación	❑
Cadena de transmisión	Control / Regulación	❑

Descripción	Operación	Pre- entrega
Neumáticos	Control presión	❑
Caballete lateral	Controllo funcionamiento	❑
Interruptor caballete lateral	Control funcionamiento	❑
Instalación eléctrica	Control funcionamiento	❑
Instrumentos	Control funcionamiento	❑
Luces / Señales visivas	Control funcionamiento	❑
Claxon	Control funcionamiento	❑
Faro delantero	Control funcionamiento	❑
Interruptor encendido	Control funcionamiento	❑
Cerraduras	Control funcionamiento	❑
Apriete tornillos y tuercas	Verificación / apriete	❑
Abrazaderas	Verificación / apriete	❑
Lubrificación general		❑
Ensayo de la motocicleta		❑

❁ : para motocicletas con motores de 2 tiempos

❁❁ : presentes solo en alguno modelos

ES

INDICE ALFABETICO

Página

A
Ajuste cadena transmisión secundaria 33
Ajuste del carburador 21
Ajuste embrague....22
Ajuste faro delantero 56
Ajuste freno hidràulico amortiguador 32
Ajuste mínimo....21
Ajuste precarga muelle amortiguador 31

B
Bailoteo del disco 42
Bloqueo de direccion....13
Bujía encendido 7

C
Cadena transmisión secundaria 7
Carburador 7
Carburante 10
Componentes eléctricos 51
Conmutador sobre el manillar 14
Control bujía 23
Control desgaste cadena, piñón, corona 34
Control filtro aire....24
Control nivel aceite cambio 19
Control nivel fluido freno delantero 26
Control nivel fluido freno trasero 27
Control nivel refrigerante....19
Controles durante el rodaje 16
Controles preliminares....16
Corona trasera 7

D
Desgaste disco freno 42
Desgaste pastillas freno....40
Desmontaje pastillas del freno....40
Diagrama eléctrico 52, 53

E
Embrague 7
Encendido motor 17
Encendido 7
Estàrter carburador 10

F
Frenos....39

G
Grifo carburante 10

H
Horquilla delantera....8

I
Inactividad prolongada 60
Instrumentos digital....11

L
Limpiado pastillas 41
Limpieza disco freno 43
Limpieza filtro aire 24
Limpieza general....61
Líquido de refrigeración 8
Llenado instalaciones frenantes....44
Localización mandos 6
Lubricación cadena 34
Lubricación 8

M
Mando cambio....15
Mando embrague 14
Mando freno delantero 13
Mando freno trasero 14
Modifica posición manillar....30
Mando gas 13
Montaje pastillas freno 41

N
Neumaticos....39
Nivel aceite horquilla....29
Número de identificación del motociclo 5

P
Parada del motociclo 18
Parada motor 18
Piñón salida cambio 7
Plegadura perno rueda 50
Premisa importante. 3
Purga instalación frenante delantero....46, 47
Purga instalación frenante trasero....48

R
Radio rueda 50
Regulación palanca mandos frenos delantero 26
Regulación posición pedal freno trasero....27
Regulación cable mando gas 21
Regulación de las suspensiones según condiciones particulares de la pista 28
Regulación horquilla 29
Regulación juego cojinetes de dirección 25
Regulador de tensión....23
Remoción rueda delantera....36
Remoción rueda trasera 38
Revisión ruedas....50
Rodaje. 16
Ruedas 8, 36

S
Silenciador de descarga....49
Soporte lateral 9
Sustitución aceite cambio 19
Substitución boubilla de la placa 55
Sostitución del fluido....43
Sustitución refrigerante....20
Substitución de los particulares 3
Substitución de las boubillas del faro delantero....54
Substitución de la boubilla del faro trasero 55

T
Testigos....11

V
Verificaciones después de la carrera....61

APPENDICE A

APPENDIX A
APPENDICE A
ANHANG A
APÉNDICE A

Husqvarna

WR 250-300

- MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
- COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
- MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI NÉCESSAIRE	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
CILINDRO COMPLETO (**)- CYLINDER ASSY. (**)- CYLINDRE COMPL. (**)			C				X	#
VALVOLA DI ASPIRAZIONE- REED VALVE- SOUPAPE D'ASPIRATION					C		X	#
PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.			S					#
BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY.- BIELLE COMPL.				S				#
REGOLATORE CENTRIFUGO COMANDO VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE DRIVE REGULATOR-REGULATEUR COMMANDE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT					C			#
FORCELLA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE FORK- FOURCHE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT				S				#
LEVA ASTINA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE CONTROL ROD LEVER- LEVIER POUR COULISSEAU SOUPAPE D'ECHAPPEMENT				S				#
ASTINA LEVA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE CONTROL ROD- COULISSEAU POUR LEVIER SOUPAPE D'ECHAPPEMENT				S				#
VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE- SOUPAPE D'ECHAPPEMENT			P					#
OLIO CAMBIO- TRANSMISSION OIL- HUILE BOITE DE VITESSE	S		S					19
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY- ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE				C			X	#
MOZZO FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- MOYEAU PORTE/ DISQUE EMBRAYAGE				C			X	#
DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE			C				X	#
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSE DISQUES EMBRAYAGE				C			X	#

WR 250-300

WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR
MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE-VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
ZYLINDER KPL. (**)- CILINDRO COMPLETO (**)			C				X	#
EINLASSVENTIL- VÁLVULA DE ASPIRACIÓN					C		X	#
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO			S					#
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA				S				#
REGLER FÜR ABZAPVENTIL- REGULADOR MANDO VÁLVULA DE ESCAPE					C			#
GABEL FÜR ABZAPVENTIL- HORQUILLA VÁLVULA DE ESCAPE				S				#
VORGELEGEWELLE FÜR ABZAPVENTIL- EJE DE REENCÍO VÁLVULA DE ESCAPE				S				#
HEBEL FÜR ABZAPVENTIL STEUERSTANGE- PALANCA POR VARÍLLA VÁLVULA DE ESCAPE				S				#
ABZAPVENTIL- VÁLVULA DE ESCAPE			P					#
GETRIEBEÖL- ACEITE CAMBIO	S		S					19
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA				C			X	#
KUPPLUNGSCHEIBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGSCHEIBE- DISCOS EMBRAGUE			C				X	#
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE				C			X	#

A

WR 250-300

- MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
- COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
- MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4	OGNI- EV-ERY- TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-RE-PLACE IF NECES-SARY-REMPLACER SI	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
MOLLA FRIZIONE- CLUTCH SPRING- RESSORT EMBRAYAGE				C			X	#
CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- CAGE EMBRAYAGE				C			X	#
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILES-SAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE				C			X	#
ALBERO COMANDO FRIZIONE- CLUTCH CONTROL SHAFT- ARBRE COMMANDE EMBRAYAGE				C			X	#
PIATTELLO FRIZIONE- CLUTCH SPRING PLATE- PLATEAU RESSORT EMBRAYAGE				C			X	#
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION			C				X	34
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE				L				#
PEDALE COMANDO CAMBIO- GEAR CONTROL PEDAL- LEVIER COMM. DE VITESSE			C				X	#
CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE			S					23
PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE			C				X	#
CARBURATORE COMPLETO- CARBURETOR ASSY.- CARBURATEUR COMPL.		P			R			#
FILTRO ARIA (C/P OGNI 30')- AIR FILTER (C/P EVERY 30')- FILTRE À AIR (C/P TOUS LES 30')	•							24
RACCORDO SCATOLA FILTRO ARIA/ CARBURATORE- AIR FILTER BOX/ CARBURE-TOR MANIFOLD- RACCORD BOÎTE FILTRE AIRE/ CARBURATEUR				C			X	#
RADIATORI ACQUA- RADIATORS- RADIATEURS		C					X	#

WR 250-300

WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE-VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGSWELLE- EJE MANDO EMBRAGUE				C			X	#
KUPPLUNGSTELLER- PLACA EMBRAGUE				C			X	#
RITZEL- PIÑÓN CADENA			C				X	34
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE				L				#
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO			C				X	#
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO			S					23
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO			C				X	#
VERGASER KPL.- CARBURADOR COMPL.		P			R			#
LUFTFILTER (C/P ALLE 30')- FILTRO AIRE (C/P CADA 30')	•							24
LUFTFILTER- VERGASER ANSCHLUSS- EMPALME CAJA FILTRO AIRE - CARBURADOR				C			X	#
KÜHLER- RADIADORES		C					X	#
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS		C					X	20
KÜHLFLÜSSIGKEIT- LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO		C					X	20
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES			C				X	#
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C			C				#

WR 250-300

- MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
- COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
- MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER		C					X	20
FLUIDO REFRIGERANTE- COOLANT- RÉFRIGÉRANT		C					X	20
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS			C				X	#
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C			C				#
CAVALLETTO LATERALE- SIDE STAND- BEQUILLE LATÉRALE		C						9
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAINE, ROULEMENT		C						35
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT			L					#
FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT			R					#
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALIERS GUIDON AVEC FIXAGE	C			C				30
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÉRE				C				#
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÉRE CHAINE ARRIÉRE				C			X	35
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE				C				#

WR 250-300

WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR
MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL		C						9
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJÍNETE		C						35
VORDERGABELLENKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L					#
VORDERGABEL- FRONT FORK- HORQUILLA DELANTERA			R					#
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C			C				30
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA				C				#
KETTENGLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA				C			X	35
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA				C				#
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA		C					X	35
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJÍNETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA			L					#
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO						R		#
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJÍNETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L						#
COMAGASGRIFF KPL.- MANDO GAS COMPLETO		C, L						21

A

WR 250-300

- MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
- COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
- MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD- GUIDE CHAINE/ CARTER DE CHAINE		C					X	35
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS- CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÉRE			L					#
AMMORTIZZATORE POSTERIORE- REAR SHOCK ABSORBER- AMMORTISSEUR ARRIÉRE						R		#
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN- CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE		L						#
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.		C, L						21
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C						22
CAVI COMANDO GAS E FRIZIONE- THROTTLE AND CLUTCH CABLES- CÂBLES GAZ ET EMBRAYAGE		C		L			X	21-22
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT			C				X	42
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C				S		44-46
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÉRE			C (*)				X	42
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÉRE		C				S		44-48
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS		C					X	40
TUBAZIONI POMPA/ PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP/ CALIPER HOSES- TUYAU POMPE -ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE		C						46
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT		C				S	X	#

WR 250-300

WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE-VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
		C						
KUPPLUNGSKABEL UND GASGKABEL- CABLES DECOMPRESSOR Y EMBRAGUE		C		L			X	21, 22
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C				X	42
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C				S		44, 46
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C (*)				X	42
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C				S		44, 48
BREMSBELAEGE- PASTILLAS FRENOS		C					X	40
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIÓNES FRENANTES		C						46
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE		C				S	X	#
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR				C			X	49
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C					X	#
RADSPEICHENSSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C					50
RADNABENLAGER- COJÍNETES CUBOS RUEDAS					S			#
KRANZ- CORONA TRASERA			S					34
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C		C					33

A

WR 250-300

- MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
- COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
- MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA-SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI- EV-ERY- TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI	
		4h MX/8h	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING-MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT				C			X	49
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT		C					X	#
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES	C		C					50
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUS RUOES					S			#
CORONA POSTERIORE- REAR DRIVEN SPROCKET- COURONNE ARRIÉRE			S					34
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING-SERRAGE VIS COURONNE ARRIÉRE	C		C					34
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAINE ARRIÉRE	C, L		S				X	33
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS- SERRAGE DES BOULONS	C			C				#

LEGENDA- KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE- LEGENDE

h: ORE- HOURS- HEURES
S: SOSTITUZIONE- REPLACEMENT- REMPLACEMENT
C: CONTROLLO- CHECK- CONTRÔLE
P: PULIZIA- CLEANING- NETTOYAGE
R: REVISIONE- OVERHAUL- REVISION
L: INGRASSAGGIO/ LUBRIFICAZIONE- GREASING/ LUBRICATION- LUBRIFICATION-GRAISSAGE
(**): SOSTITUIRE L'OR INTERNO AD OGNI SMONTAGGIO DELLA TESTA- EVERY CYLINDER HEAD REMOVAL, REPLACE THE INNER O-RING- TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING INTÉRIEUR
(*): RUOTARE DI 45° LE BUSSOLE DI FISSAGGIO- ROTATE 45° THE FASTENING BUSHES- TOURNER DE 45° LES DOUILLES DE FIXATION
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO

NOTE- NOTE- NOTE

SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO- EVERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS- TOUTES LES DÉMONTAGES, REMPLACER LES GARNITURES
SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO- REPLACE SCREWS AND NUTS IF WORN- AU CAS DE DÉTÉRIORATION, REMPLACER LES BOULONS
DOPO PERCORRENZE SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE- GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS- APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL

WR 250-300

WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR
MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C, L		S				X	33
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C			C				#

LEGENDE- LEYENDA

h: STUNDEN- HORAS

S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN

C: KONTROLLIEREN- CONTROL

P: REINIGEN- LIMPIEZA

R: REVISION- REVISION

L: SCHMIERUNG/BESCHMEIREN- ENGRESAJE/LUBRICACIÓN

(**): INNERE O- RING AUSWECHSELN: BEI JEDEM ZYLINDERKOPF DEMONTAGE- TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING INTÉRIEUR

(*): ROTIEREN 45° BEFESTIGUNGBUCHSEN- GIRAR DE 45° LOS MANGUITOS DE FIJACIÓN

MX: MOTOCROSS

EN: ENDURO

ANMERKUNG- NOTAS

DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE

SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN- SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE

SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL

A

WR 250-300

- MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA)
- STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE)
- MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 KM EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 KM EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 KM EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 KM EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI NÉCESSAIRE	
CILINDRO COMPLETO (**)- CYLINDER ASSY. (**)- CYLINDRE COMPL. (**)			C			X	#
VALVOLA DI ASPIRAZIONE- REED VALVE- SOUPAPE D'ASPIRATION				C		X	#
PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.			S				#
BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY.- BIELLE COMPL.					S		#
REGOLATORE CENTRIFUGO COMANDO VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE DRIVE REGULATOR-REGULATEUR COMMANDE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT				C			#
ASTINA LEVA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE CONTROL ROD- COULISSEAU POUR LEVIER SOUPAPE D'ECHAPPEMENT				S			#
VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE- SOUPAPE D'ECHAPPEMENT					C		#
OLIO CAMBIO- TRANSMISSION OIL- HUILE BOITE DE VITESSE	S		S				19
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY- ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE					C	X	#
MOZZO FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- MOYEAU PORTE/ DISQUE EMBRAYAGE				C		X	#
DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE				C		X	#
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSE DISQUES EMBRAYAGE				C		X	#

WR 250-300

- ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR)

- MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
ZYLINDER KPL. (**)- CILINDRO COMPLETO (**)			C			X	#
EINLASSVENTIL- VÁLVULA DE ASPIRACIÓN				C		X	#
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO			S				#
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA					S		#
REGLER FÜR ABZAPVENTIL- REGULADOR MANDO VÁLVULA DE ESCAPE				C			#
HEBEL FÜR ABZAPVENTIL STEUERSTANGE- PALANCA POR VARÍLLA VÁLVULA DE ESCAPE				S			#
ABZAPVENTIL- VÁLVULA DE ESCAPE					C		#
GETRIEBEÖL- ACEITE CAMBIO	S		S				#
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA					C	X	#
KUPPLUNGSCHEIBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE				C		X	#
KUPPLUNGSCHEIBE- DISCOS EMBRAGUE				C		X	#
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE				C		X	#
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE				C		X	#

A

WR 250-300

- MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA)
- STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE)
- MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 KM EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 KM EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 KM EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 KM EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI	
MOLLA FRIZIONE- CLUTCH SPRING- RESSORT EMBRAYAGE				C		X	#
CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- CAGE EMBRAYAGE				C		X	#
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILES-SAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE				C		X	#
ALBERO COMANDO FRIZIONE- CLUTCH CONTROL SHAFT- ARBRE COMMANDE EMBRAYAGE				C		X	#
PIATTELLO FRIZIONE- CLUTCH SPRING PLATE- PLATEAU RESSORT EMBRAYAGE				C		X	#
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION		C		C		X	34
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE					L		#
PEDALE COMANDO CAMBIO- GEAR CONTROL PEDAL- LEVIER COMM. DE VITESSE		C		C		X	#
CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE		S		C			23
PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE		C		C		X	#
CARBURATORE COMPLETO- CARBURETOR ASSY.- CARBURATEUR COMPL.				P			#
FILTRO ARIA (C/P OGNI 30')- AIR FILTER (C/P EVERY 30')- FILTRE À AIR (C/P TOUS LES 30')	•		P				24
RACCORDO SCATOLA FILTRO ARIA/ CARBURATORE- AIR FILTER BOX/ CARBURETOR MANIFOLD- RACCORD BOÎTE FILTRE AIRE/ CARBURATEUR					C	X	#
RADIATORI ACQUA- RADIATORS- RADIATEURS				C		X	#

WR 250-300

- ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR)

- MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE-VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE				C		X	#
KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE				C		X	#
KUPPLUNGSWELLE- EJE MANDO EMBRAGUE				C		X	#
KUPPLUNGSTELLER- PLACA EMBRAGUE				C		X	#
RITZEL- PIÑÓN CADENA		C		C		X	34
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE					L		#
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO		C		C		X	#
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO		S		C			23
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO		C		C		X	#
VERGASER KPL.- CARBURADOR COMPL.				P	C		#
LUFTFILTER (C/P ALLE 30')- FILTRO AIRE (C/P CADA 30')	•		P				24
LUFTFILTER- VERGASER ANSCHLUSS- EMPALME CAJA FILTRO AIRE - CARBURADOR					C	X	#
KÜHLER- RADIADORES				C		X	#
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS				C		X	20
KÜHLFLÜSSIGKEIT- LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO	C	C				X	20
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES		C				X	#
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C						#

WR 250-300

- MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA)
- STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE)
- MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 KM EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 KM EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 KM EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 KM EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI	
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER				C		X	20
FLUIDO REFRIGERANTE- COOLANT- RÉFRIGÉRANT	C	C				X	20
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS		C				X	#
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C		C				#
CAVALLETTO LATERALE- SIDE STAND- BEQUILLE LATÉRALE							9
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAINE, ROULEMENT							35
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT		L					#
FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT		R					#
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALIERS GUIDON AVEC FIXAGE	C		C				30
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÉRE			C				#
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÉRE CHAINE ARRIÉRE			C			X	35
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE			C				#

WR 250-300

- ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR)

- MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL							9
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJÍNETE							35
VORDERGABELLENKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO		L					#
VORDERGABEL- FRONT FORK- HORQUILLA DELANTERA		R					#
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C		C				30
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA			C				#
KETTENGLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA			C			X	35
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA			C				#
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA						X	35
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJÍNETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA		L					#
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO					R		#
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJÍNETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA							#
COMAGASGRIFF KPL.- MANDO GAS COMPLETO							21

WR 250-300

- MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA)
- STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE)
- MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COU-PON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 KM EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 KM EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 KM EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 KM EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI	
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD-GUIDE CHAINE/ CARTER DE CHAINE						X	35
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS- CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÉRE		L					#
AMMORTIZZATORE POSTERIORE- REAR SHOCK ABSORBER- AMMORTISSEUR ARRIÉRE					R		#
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN- CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE							#
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.							21
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.							22
CAVI COMANDO GAS E FRIZIONE- THROTTLE AND CLUTCH CABLES- CÂBLES GAZ ET EMBRAYAGE			L			X	21-22
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT		C				X	42
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID-FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT					S		44-46
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÉRE		C (*)				X	42
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID-FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÉRE					S		44-48
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS						X	40
TUBAZIONI POMPA/ PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP/ CALIPER HOSES- TUYAU POMPE -ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE							46
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT					S	X	#

WR 250-300

- ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR)

- MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE-VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DEN ERSTEN 1000Km-DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
KUPPLUNGSKABEL UND GASGKABEL- CABLES DECOMPRESSOR Y EMBRAGUE			L			X	21, 22
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO		C				X	42
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA					S		44, 46
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO		C (*)				X	42
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA					S		44, 48
BREMSBELAEGE- PASTILLAS FRENOS						X	40
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIÓNES FRENANTES							46
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE					S	X	#
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR			C			X	49
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR						X	#
RADSPEICHENSSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C	C					50
RADNABENLAGER- COJÍNETES CUBOS RUEDAS				S			#
KRANZ- CORONA TRASERA		S					34
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C	C					33

WR 250-300

- MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA)
- STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE)
- MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COU-PON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA-SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 KM EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 KM EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 KM EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 KM EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI	
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING-MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT			C			X	49
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT						X	#
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES	C	C					50
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUS RUOES				S			#
CORONA POSTERIORE- REAR DRIVEN SPROCKET- COURONNE ARRIÉRE		S					34
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING-SERRAGE VIS COURONNE ARRIÉRE	C	C					34
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAINE ARRIÉRE	C, L	S				X	33
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS- SERRAGE DES BOULONS	C		C				#

LEGENDA- KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE- LEGENDE

S: SOSTITUZIONE- REPLACEMENT- REMPLACEMENT
C: CONTROLLO- CHECK- CONTRÔLE
P: PULIZIA- CLEANING- NETTOYAGE
R: REVISIONE- OVERHAUL- REVISION
L: INGRASSAGGIO/ LUBRIFICAZIONE- GREASING/ LUBRICATION- LUBRIFICATION-GRAISSAGE
(**): SOSTITUIRE L'OR INTERNO AD OGNI SMONTAGGIO DELLA TESTA- EVERY CYLINDER HEAD REMOVAL, REPLACE THE INNER O-RING- TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING INTÉRIEUR
(*): RUOTARE DI 45° LE BUSSOLE DI FISSAGGIO- ROTATE 45° THE FASTENING BUSHES- TOURNER DE 45° LES DOUILLES DE FIXATION

NOTE- NOTE- NOTE

SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO- EVERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS- TOUTES LES DÉMONTAGES, REMPLACER LES GARNITURES
SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO- REPLACE SCREWS AND NUTS IF WORN- AU CAS DE DÉTÉRIORATION, REMPLACER LES BOULONS
DOPO PERCORRENZE SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE- GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS- APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL

WR 250-300

- ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR)

- MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)

WARTUNGSTABELLE
(FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)

ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO
(PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÍR SI NECESARIO	
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C, L	S				X	
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C		C				#

LEGENDE- LEYENDA

S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN

C: KONTROLLIEREN- CONTROL

P: REINIGEN- LIMPIEZA

R: REVISION- REVISION

L: SCHMIERUNG/BESCHMEIREN- ENGRESAJE/LUBRICACIÓN

(**): INNERE O- RING AUSWECHSELN: BEI JEDEM ZYLINDERKOPF DEMONTAGE- TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING INTÉRIEUR

(*): ROTIEREN 45° BEFESTIGUNGBUCHSEN- GIRAR DE 45° LOS MANGUITOS DE FIJACIÓN

ANMERKUNG- NOTAS

DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE

SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN- SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE

SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL

A

MEMORANDUM

MEMORANDUM

MEMORANDUM